



Mårten Olsson
Tillväxtchef
marten.olsson@trelleborg.se

Kommunstyrelsen

Svar på motion (MP), Minska lastbilstrafiken genom Trelleborg

Sammanfattning

Motionärerna yrkar att kommunfullmäktige ska besluta att uppdatera ägardirektiven i Trelleborgs Hamn AB genom att följande formulering läggs till: "Bolaget skall aktivt verka för att antalet lastbilar genom hamnen minskar från dagens nivåer, och därefter fortsätter att minska från år till år". Detta ska ske genom att mer gods ska gå på järnväg och att fartygen angör hamnar närmare sin slutdestination.

Trelleborgs hamns nuvarande arbete ligger helt i linje med motionärernas förslag. Det arbetet utförs inom dagens ägardirektiv och inte utan framgång. Att nyttja den infrastruktur som finns är hållbart och det arbete med att minska den påverkan som trafiken har bör fortsätta. Bland dessa kan förutom hamnens egen verksamhet nämnas ny ringväg och vätgasprojektet.

Kommunledningsförvaltningen anser efter inhämtande av synpunkter från Trelleborgs Hamn AB att motionen bör avslås eftersom det arbete som motionärerna efterlyser redan pågår.

Ytterligare information finns under rubriken Ärendet i kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, Svar på Motion (MP), Minska lastbilstrafiken genom Trelleborg. KS 2021/876, 2022-03-29
Motion (MP), Minska lastbilstrafiken genom Trelleborg.

Kommunledningsförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslås besluta att föreslå kommunstyrelsen besluta att föreslå kommunfullmäktige besluta att avslå motionen.

Beslutet skickas till

Motionärerna

Trelleborgs Rådhus AB

Trelleborgs Hamn AB

Ärendet

Motionärerna konstaterar att det passerar många lastbilar genom Trelleborg via hamnen. 2020 var det drygt 600 000 lastbilar, vilket motsvarar ca 1700 lastbilar varje dygn. Hamnens egen prognos pekar på 1 miljon lastbilar 2023 eller 2700 per dygn, en ökning med 60% på bara några år.

Vidare anser motionärerna att oavsett om lastbilarna tar sig till E6 via en östlig hamninfart och ringväg eller västerut är de en belastning för våra invånare.

Miljöpartiet vill inte att antalet lastbilar genom staden ökar. Om mer gods gick på järnväg eller nådde hamnar närmare sin målpunkt skulle antalet lastbilar genom Trelleborg minska. Likaså skulle den totala miljöbelastningen minska.

Motionärerna yrkar därför att kommunfullmäktige ska besluta att uppdatera ägardirektiven i Trelleborgs Hamn AB genom att följande formulering läggs till: "Bolaget skall aktivt verka för att antalet lastbilar genom hamnen minskar från dagens nivåer, och därefter fortsätter att minska från år till år"

Överflyttning från väg till järnväg

Trelleborgs hamn arbetar sedan flera år mycket aktivt för att få fler enheter att använda tåget till/från Trelleborg, s k intermodal trafik. Det är kan konstateras att arbetet gett positivt resultat, då antalet enheter som transporterats med tåg till/från Trelleborg, konstant ökat år efter år. Den positiva trenden förväntas fortsätta. Om tågoperatörernas prognoser faller in, kommer hamnen att vid detta årsslut, ha avsevärt fler antal tåg jämfört med 2021 års utgång.

För att överhuvudtaget kunna hantera tillväxten är ytterligare spårkapacitet ett absolut måste. Hamnen har därför förhandlat med Trafikverket om att utöka användningsområdet på ett av deras spår som leder till färjeläge 9 till att även kunna hantera intermodal trafik.

I korthet innebär detta att hamnen investerar i sin markyta fram till spåret och att Trafikverket gör detsamma på sin del för att möjliggöra den nya funktionen. Hamnen bedömer att kunna ha detta spår i drift under sommaren 2022.

Därefter, som steg två, kommer arbetet att gå vidare med att söka och säkerställa ytterligare spårkapacitet för att kunna överföra mer till järnväg där samverkansavtalet med Trafikverket för evakueringsväg och spårömläggning ger möjlighet till ökade volymer.

För att på sikt ytterligare öka överflyttning av gods från lastbil till järnväg kommer ytterligare kapacitet på Trelleborgsbanan att behövas och då i form av ett dubbelspår. Behovet av dubbelspår lyfts idag fram av kommunen i sammanhang där staten och kommunen för dialog om infrastruktur.

Att fartygen skulle gå förbi Trelleborg.

Om det skulle vara ett hållbart och effektivt alternativ hade marknaden sedan länge styrt om transporterna på detta sätt. Sverige är ett förhållandevis glesbefolkat land och att skicka fartyg till olika hamnar, skulle med sannolikhet, innebära ett relativt lågt utnyttjande av fartygskapaciteten och därtill en högre miljöpåverkan per enhet räknat, än vad som är fallet idag.

En aspekt är fartygsutnyttjandet. Trelleborgs hamn lämnar följande exempel och jämförelse:

Sträckan Lübeck – Trelleborg är ca 120 nm. En hastighet av 18 knop ger cirka 7 timmar överfart. Sträckan Lübeck – Södertälje är ca 428 nM vilket med samma hastighet ger ca 24 timmars gångtid. Följaktligen skulle det behövas flera fartyg för att åstadkomma samma transportarbete! Något som inte är effektivt ur ett hållbarhetsperspektiv.

Trelleborg med sitt nära avstånd till kontinenten och sin stora volym av löstrailers, skulle kunna utgöra grunden för att etablera en s.k ”sjömodal” trafik. Med detta menas att i hamnen sammanstrålar enheter från flera hamnar och som har samma region som mål. Dessa samlade enheter skulle med fördel kunna transporteras med fartyg vidare från Trelleborg till en destination längre norrut. En sådan så kallat ”sjömodal” lösning har hamnen redan tagit initiativ till och även diskuterat med möjliga rederier som låtit svara att tanken kan vara möjlig att utveckla. Det noterades särskilt att det då även kommer att ställa krav på att Sjöfartsverkets avgifter och lotsbestämmelser moderniseras. Trelleborgs Hamn arbetar vidare med detta.

Trelleborgs Hamn är idag inte bara Skandinaviens största RoRo hamn utan numera även störst i Baltiska havet. Hamnen har 4 nya moderna färjelägen och all annan infrastruktur på plats som innebär att hela verksamheten kan flytta österut när det finns en ringväg och en östlig hamnfart i enlighet med beslut fattat av kommunfullmäktige. Det vore inte ekonomiskt hållbart att inte nyttja hamninvesteringen fullt ut.

Andra arbeten

Utöver det arbete som sker i själva hamnen pågår andra arbeten för att i praktiken uppnå det som motionärerna önskar. Lastbilstrafiken genererar en störning för staden. Men med hamnens stora betydelse för Sverige är det lämpligt att också ständigt arbeta med att minska den störning som trafiken och den enskilda lastbilen ger. Allt detta kan inte Trelleborgs kommun själv styra men kan aktivt arbeta för det.

Att fullfölja besluten om att bygga en ringväg skulle för flertalet invånare innebära en förbättrad luft- och bullersituation. Det skulle också effektivisera transporterna till/från hamnen och hamnens inre logistik rent generellt.

Transportbranschen jobbar ständigt för att effektivisera transporter för att minska antalet lastbilar som inte kör fullastade eller ännu sämre tomma. Drivkraften i detta är rent ekonomiskt men ger också en positiv effekt för miljön i övrigt och antal transporter minimeras.

Om lastbilarnas bränsle skulle ändras till ett mer miljövänligt alternativ skulle också påverkan för staden minska. Här driver kommunen via Trelleborgs Energi ett vätgasprojekt som på sikt kan bidra till detta. Men för att vätgas ska kunna nå den potential som det har måste kapaciteten för fossilfri produktions i närområdet öka.

Trelleborgs hamn har en hög ambition kopplat till hållbarhet och klimat.

Förslag till beslut

Kommunledningsförvaltningen anser efter inhämtande av synpunkter från Trelleborgs Hamn AB att motionen bör avslås eftersom det arbete som motionärerna efterlyser redan pågår.