

Fastighet- och Gatukontoret  
[registrera.tekniskanamnden@malmö.se](mailto:registrera.tekniskanamnden@malmö.se)  
nina.nordin@malmö.se

2020-02-17

## Yttrande Masterplan Malmö Hamn (Diariernr: TN-2019-522)

CMP tackar för möjligheten att ta del av remissversionen av Masterplan för Malmö hamn. Vi har utfört en egen intern remissrunda och sammanfattningsvis tycker vi att planen är positiv i att den visar stadens goda intentioner och belyser situationen, förutsättningarna och möjliga vägar framåt på ett mycket bra sätt.

Nedan har vi sammanställt de synpunkter som inkom i vår interna remissrunda, dels på Masterplan för Malmö hamn (nedan hänvisad till som MP) och dels på Omvärldsbevakning och analys Malmö hamn – underlag till Masterplan (nedan hänvisad till som OB). Om de väcker några frågor får ni gärna höra av er till undertecknad så kan vi komplettera med mer information.

Inkomna synpunkter:

1. Det är mycket fokus på Norra hamnen, ej särskilt om Mellersta hamnen där CMP bedriver Bilverksamheten, det vore önskvärt med en beskrivning av stadens utvecklingsplaner även inom Mellersta hamnen. Det nämns inte heller särskilt hur viktigt det är med det fortsatta arbetet med nya etableringar men även att behålla de etableringar som redan finns. Det är viktigt med möjlighet till bra och konkurrenskraftiga förutsättningar i hyresnivåer etc. Det nämns mycket om förhandlingar med rederier och större fartyg etc., men det absolut viktigaste för hamnen är att vi fortsatt kan ha kunderna knutna till hamnen som etablerade och därefter transportnätverken, som utvecklas och skapas efter dessas behov.
2. Rent generellt saknas mer fokus på hur viktig slutkunden är (importören eller exportören) och den påverkan och signalen de ger – styrt till volym, lokation och lasten som föder lasten. Detta gäller för alla godsslag men specifikt för våra affärssegment Bilar, Containers och General Cargo (logistik). Därav är det viktigt att tillgodose kunderna med lagerytor (inne alt ute) – antingen i CMP:s regi, eller i form av etableringar inom MIP. Här är Halmstad ett lysande exempel. Kommunen gick in och erbjöd goda förutsättningar till en stor aktör som Biltema i och i direkt anslutning till hamnen.
3. Konkurrenter är ej längre endast andra hamnar. Andra konkurrenter är t.ex. inlandsterminaler, speditörer som snabbt kan byta sina 'dörr'-upplägg (sälja in transporten till eller från kundens dörr/fabrik) och därmed även lätt byta till annan hamn som upplägget är baserat på.
4. Ett committment och gemensam agenda mellan CMP och inte bara från FGK utan även från Näringslivskontoret, att strategiskt driva etablering och sysselsättningsfrågorna efterfrågas.
5. Sidan 48 MP: De 3 sista punkterna är intressanta. Adresserar både muddring och investeringar i anläggning som i en del fall uppnått den tekniska livslängden med råge.

6. Vissa aspekter ingår inte i rapporten vilket de borde, t ex:
  - a) Det nämns inget om hur svårt det varit att hitta etableringar till MIP och vad som behöver göras för att underlätta detta.
  - b) Det skrivs väldigt lite om konkurrenssituationen mellan hamnarna i området (Trelleborg och Helsingborg).
  - c) Det är väldigt lite skrivet om kryssningsfartyg.
  - d) Sidan 26 MP: Det skrivs väldigt lite om vad som önskas av en hamnoperatör och samtidigt öppnas dörren för andra.
7. Sidan 22 MP: *Etanol* ska nog vara *metanol*
8. Sidan 21 MP, Infrastruktur och logistik, mitten andra stycket: Ett fel. Kombiterminalen i Norra Hamnen hanterar inte störst volym, det gör Jernhusen/Mertz-terminalen inne i stan. Ur ett logistik- och marknadsperspektiv är konkurrensen inte bra för utvecklingen av kombinationen kortsjöfart och järnvägspendlar. Drivkraften att utveckla kostnadseffektiva, hållbara och miljöriktiga lösningar försvåras av de mellantransporter som utförs i och med att den större aktören inte ligger i anslutning till eller i hamnen. Målsättningen måste vara att bygga samman sjö- och järnvägslogistiken i en lösning, så som terminalen i Norra Hamnen är konstruerad. Det innebär att aktörerna kan jobba mer integrerat mot samma mål, som möjliggör omedelbar växling mellan systemen och stärker tri-modaliteten – med nästan obefintligt behov av onödig förflyttning mellan systemen. Detta är också en tydlig avsikt från Malmö stad i deras handlingsplan, och CMP:s önskan är att transportsystemen byggs ihop – inte skiljs åt.
9. Sidan 5 OB, inledning och trender: Detta är en kommentar som kan passa in i flera kapitel, som delvis också belyses i hela rapporten men som kan förtydligas. En trend är att överföra mer gods till järnväg och sjöfart, det finns stora politiska motiv bakom detta. Det innebär att systemen RoRo, Container och Järnväg/Kombi kommer få en ännu starkare roll. Det är viktigt att systemen sitter ihop, då får man en effektiv omlastning utan onödiga mellantransporter. Det är det mest hållbara sättet att växla modalitet – både ekonomiskt och miljömässigt.
10. Utifrån trenden att flytta gods från väg till sjö kommer container spela en allt större roll. Dagens trailertrafik kommer kompletteras med 45" containers som har samma lastkapacitet som en trailer. En container kan skeppas på både RoRo och container-feederfartyg och det finns en ökande del transporter av intra-europeisk last i just 45" containers. I Norra Hamnen har vi därför en mycket god förutsättning att behålla en stark position då vi hanterar bägge typerna av sjötransport – och koppla samman dem med järnvägen. Detta gör oss "unika" mot både Helsingborg, Trelleborg och Ystad. Vi har flera kundcase som just nu stärker denna bild. Det kan förtydligas i rapporten.
11. Sidan 24 OB, sektion 4.5 Skåne: I den sista punktlistan i sektion 4.5 listas ett antal utmaningar. De är korrekta på så sätt att utmaningarna inom järnvägssystemet och svårighet att ändra fördelningen inom trafikslagen är med. Sista meningens noterar också hur viktigt det är att säkerställa tillgängligheten till hamnarna. Systemen fungerar inte optimalt tillsammans förrän de är sammanförda mellan varandra. Speciellt gäller ju detta kombiterminalerna i Malmö och Helsingborg – som lider av liknande problem.
12. Sidan 60 och 61 OB, sektion 7.3 och specifikt RoRo/RoPax: Det beskrivs korrekt att Malmö, Trelleborg och Ystad har en hård konkurrens om RoRo-volymer. Vi har inte etablerat några nya linjer på länge, även om Finnlines arbetar hårt för att öppna mot Polen. Man måste ha med sig att RoPax-trafiken och dess rederier justerar konkurrensen mellan sig genom att öka eller minska den kapacitet som behövs. En ny linje i en etablerad marknad eller stråk har mycket svårt att överleva,

det finns några sådana exempel i perioden 2000–2020. Det innebär vidare att rederierna inte flyttar sin trafik utan mycket goda argument, lämnar man en "lucka" i den ena hamnen ger det möjlighet för ny aktör att ta platsen och konkurrera. Goda argument för att ändra kan vara att hamnen inte ger tillräcklig kapacitet, infrastruktur eller har problem att helt enkelt ge en kvalitativ produkt. Ett annat argument kan vara ägarförändringar eller konsolideringar inom branschen. Således har vi svårt att direkt påverka rederiernas beslut om hur linjerna skall gå, men det vi däremot kan göra är att ge dem en god infrastruktur, god kvalitet och goda anslutningar mot vägar och järnväg – precis som vi gör i Malmö idag. Ju bättre och djupare samarbete vi har, ju större möjligheter att påverka utvecklingen positivt.

13. Sidan 79 OB, sista stycket: Ett fel. Kombiterminalen i Norra Hamnen hanterar inte störst volym, det gör Jernhusen/Mertz-terminalen inne i stan. För konkurrensförhållandet och en bättre lösning än den vi har idag, se kommentarerna ovan.
14. Sidan 81 OB, sektion 7.9, näst sista stycket: Exemplet med Polen är absolut inte fel, det är precis vad Finnlines har i sin agenda och arbetar för. Om vi inte vill vara så specifika utifrån ett konkurrensperspektiv kan man överväga att formulera det som enbart "östra Europa".
15. Sidan 87 OB, sista stycket: Stycket är korrekt, man kan överväga att lägga till hur Malmö, genom vår trimodalitet och att vi ligger i stråket på Fehmarn bält, har en ökad potential genom samverkan av systemen. En fast förbindelse över Fehmarn kommer inte att ersätta den betydande kapaciteten i färjetrafik och kortsjöfart. Systemen kommer fortsatt att komplettera varandra och gör vi en bra samlad lösning har vi all möjlighet att stå starka också i den utvecklingen. Sist men inte minst förutspås transportarbetet att generellt öka – och Malmös läge är därför enbart positivt.
16. Sidan 7 MP: Det är positivt att FGK har besökt hamnarna i Göteborg, Helsingborg, Köpenhamn, Dublin, Belfast, Gdansk och Gdynia. Vi vill dock gärna starkt rekommendera studiebesök även till Amsterdam och Rotterdam. Deras ambitioner är högt satta och de är redan igång med flera projekt där Malmö står i startgroparna inför. Det finns mycket att lära från dem. I Amsterdam satsar de stort på t.ex. cirkulär ekonomi och i Rotterdam samlar de clean tech, kompetens, utbildning och innovation under samma tak hos RDM Rotterdam.
  - <https://www.portofamsterdam.com/en/business/settlement/port-amsterdam-perfect-hub-circular-economy>
  - <https://www.rdmrotterdam.nl/en/about-rdm-rotterdam/>
17. Sidan 21 MP: Kraven på PRF (port reception facilities) föreligger redan. Likaså möjlighet till bunkring av LNG.
18. Sidan 22 MP: Det anges i planen att i ett längre perspektiv förväntas krav på elanslutning vid kaj att vara obligatorisk. Detta bör omformuleras så att det framgår att landström kommer erbjudas på flera håll i framtiden men andra teknologier på fartygssidan kommer också förekomma såsom LBG, bränsleceller med ammoniak eller vätgas osv, vilket inte kräver elanslutning.
19. Sidan 27 MP: Under rubriken *Viktiga aktörer i Malmö hamn* listas bara myndigheter och systemägare. Andra viktiga aktörer är t.ex. producentföretag, logistikföretag, fastighetsägare osv. Bland myndigheter saknas FGK. Även om det är underförstått då det är ni som tagit fram planen men er roll och ansvar borde kanske också listas här. Annars saknas beskrivning av SBK, Näringslivskontoret och Miljöförvaltningens avdelningar Strategi samt Tillsyn. Dessa förvaltningar och avdelningar har en stor inverkan på hamnens utveckling på flera olika plan.

20. Sidan 48 MP: Det behövs även en långsiktig lösning på hantering av massor från rensuddring i hamnområdet som idag är problematiskt. Ett samarbete mellan flera aktörer är nödvändig.

21. Det är intressant med fakta såsom;

- a. 95% av allt gods till Sverige går över en hamn.
- b. Under 2013 transporterades drygt 30 miljoner ton gods via skånska hamnar. Ungefär 45 procent av alla fartygsanlöp i Sverige sker i Skåne. Trelleborgs hamn och CMP-Malmö är Sveriges tredje respektive fjärde största hamnar sett till transporterad godsmängd, efter Göteborgs hamn och Brofjorden (*källa: Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne, Region Skåne 2017*).
- c. Malmö har utsetts av Intelligent Logistik att vara Årets Hållbarhetsläge 2020 (<https://intelligentlogistik.com/nyhetsflode/logistik/sveriges-basta-logistiklagen-utsedda/>)

Petra König

Miljöchef

Tel direkt 0706-92 42 50

petra.konig@cmport.com