



Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Stockholm 2017-11-16

Ref N2017/05430/TIF

Remissyttrande – Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 (TRV 2017/32405)

Sveriges Hamnar är ett bransch- och arbetsgivarförbund inom Transportföretagen och representerar ett 60-tal företag. Bland förbundets medlemmar finns såväl hamnägare som hamnoperatörer som utför tjänster i och kring hamnarna. Sveriges Hamnar har fått Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 på remiss och lämnar härmed detta remissyttrande.

Vi hänvisar även till det yttrande som lämnats av Transportföretagen för samtliga ingående branschförbunds räkning.

Sammanfattning

- Det är positivt att sjöfartsinvesteringarna ökar i det nya förslaget till nationell plan
- De investeringar som görs är emellertid otillräckliga och står inte i proportion till sjöfartens roll i transportsystemet
- Sveriges Hamnar ser positivt på eco-bonus. Vi är dock bekymrade över andra avgifter som drabbar sjöfarten
- Kopplingen till TEN-T och de internationella perspektiven behöver förtydligas
- Frågan om medfinansiering av sjöfartsinvesteringar

Vi välkomnar ökade investeringar i sjöfarten

Sveriges Hamnar välkomnar de nya satsningar med bäring på sjöfarten och kringliggande infrastruktur som annonseras i förslaget till nationell plan. Dessa satsningar, som inkluderar vissa åtgärder i slussar och farleder, är mer omfattande än för den förra planperioden vilket innebär ett steg i rätt riktning. Dock utgör de cirka 3,9 miljarder kronor i namngivna sjöfartsinvesteringar fortfarande endast två procent av anslaget för investeringar över 100 miljoner kronor och bara drygt en procent av det totala anslaget till utveckling av transportsystemet.

Aviserade statliga investeringar otillräckliga för att nå målen

Såväl hamnarna som sjöfartens övriga aktörer är beroende av en god landinfrastruktur och vi finner det naturligtvis rimligt att en väsentlig del av de gemensamma resurserna går till utveckling och underhåll av väg och järnväg. Dock anser vi att det alljämt finns en diskrepans mellan det uttalade målet att flytta transporter från väg till järnväg och sjöfart och de faktiska insatser som





görs på området. Vi saknar såväl ytterligare konkreta investeringar som en tydligare strategi för hur sjöfartens roll i praktiken ska kunna utvecklas.

Sjöfarten är det absolut dominerande transportslaget när det gäller utrikeshandeln och i det liggande förslaget till nationell plan spås även en kraftig ökning för inrikesjöfarten. Enligt Trafikverkets egen prognos för inrikes godstransporter för tiden fram till 2040 är sjöfarten det trafikslag som bedöms öka mest. Hamnarna spås enligt samma beräkning öka sin hantering av gods, räknat i ton, med i genomsnitt 46 procent under perioden.

Under det senaste decenniet har det gjorts omfattande investeringar i de svenska hamnarna. I storleksordningen 10 miljarder kronor har satsats på utbyggnad av nya kajer, farledsförbättringar, färjeterminaler, kombiterminaler, passageraranläggningar osv. Sålunda har hamnkapaciteten förbättrats åtskilligt – och kommer att bli ännu starkare.

För kommande tioårsperiod pågår eller planeras för ytterligare kraftfulla hamnutbyggnader. Här är det alltså fråga om satsningar på nya, utökade och miljöanpassade hamnfaciliteter på i storleksordningen 10-15 miljarder kronor.

Hamnarna står synnerligen väl rustade att möta den förväntade ökningen av såväl de internationella som de nationella godstransporterna och för att därmed kunna ta sitt ansvar för att uppfylla de transportpolitiska målen. Hamnarnas egna satsningar behöver dock i större utsträckning än idag mötas av statliga investeringar.

Vi ser positivt på eco-bonus

I förslagens bakgrundstexter nämns även åtgärder och förhållanden, såsom lagstiftning och ekonomiska styrmedel, som ligger utanför det som omfattas av den nationella planen, och dessas roll i att nå Sveriges miljömål. För sjöfartens räkning nämns exempelvis det förslag på eco-bonus som tidigare utretts av Trafikanalys.

Sveriges Hamnar ställer sig naturligtvis positivt till satsningar som uppmuntrar till en överflyttning av transporter från väg till sjöfart. Det är dock viktigt att betona att svensk sjöfart samtidigt påverkas negativt av exempelvis höga och stigande farledsavgifter. Risken är stor att avgiftshöjningar gör satsningar som eco-bonus mindre effektiva. Även om detta är en fråga som inte omfattas av den nationella planen som sådan spelar de ekonomiska villkoren för hamnarna och sjöfartens övriga aktörer en mycket viktig roll för Sveriges möjligheter att nå de mål som satts upp varför den ändå bör nämnas även i detta sammanhang.

Vi saknar en tydligare koppling till TEN-T

I bakgrundstexterna till det liggande förslaget på nationell plan för transportsystemet finns en tydlig beskrivning av transportpolitiken på EU-nivå och det nämns att även lagkrav kopplade till TEN är en av flera självklara prioriteringsgrunder. I likhet med andra remissinstanser efterlyser vi dock tydligare skrivningar om kopplingen mellan objekten i planen och prioriteringarna på EU-nivå så att det tydligare framgår hur det internationella perspektivet påverkar vilka prioriteringar som görs. Sverige har fem hamnar inom ”core”-nätverket och ytterligare ett tjugotal inom TEN-T:s ”comprehensive network” vilket ställer krav på att man tydligt ser bortom de nationella stråken.



Frågan om medfinansiering av sjöfartsinvesteringar

Den senaste infrastrukturpropositionen¹ beskriver en princip om hur fördelningen av finansieringsansvaret ska se ut mellan staten och andra parter. Med de skrivningar som finns i 2016 års infrastrukturproposition skapas något större tydlighet i frågan jämfört med vad som blev resultatet av den föregående infrastrukturpropositionen från 2012 där delar av texten kunde tolkas som om även investeringar i farleder utanför hamnområdet krävde medfinansiering vilket även blev Sjöfartsverkets tolkning.² Sveriges Hamnar noterar skrivningen som återfinns i infrastrukturpropositionen och att frågan, under punkten 8.3.5, även berörs i förslaget till ny nationell plan för transportsystemet.

Trafikverket redogör i förslaget till nationell plan för tolkningen att det statliga ansvaret för investeringar utanför hamnområdet ska gälla upp till ett grundutförande som är föremål för bedömning från fall till fall. Med anledning av denna skrivning vill vi varna för att bedömningen av vad som är att betrakta som ett grundutförande kan komma att medföra ett krav på medfinansiering i praktiken kvarstår.

De svenska hamnarna gör som ovan nämnts omfattande egna investeringar, med betydande affärsrisk, i hamninfrastrukturen som totalt sett vida överstiger de sluss- och farledsinvesteringar som omfattas av förslaget till nationell plan. För att hamnarna ska kunna ta sin del av ansvaret för en välfungerande svensk infrastruktur krävs att staten lever upp till sin roll.

Med vänlig hälsning

Sveriges Hamnar

Christine Hanefalk
Branschchef

¹ Prop. 2016/17: 21 *Investering i framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling*

² En god historiebeteckning finns i kapitel 5 av Riksrevisionens rapport *Statliga investeringar i allmänna farleder* (RIR 2016:30)