

Yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029

Ostkusthamnar i samverkan har tagit del av Trafikverkets inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029. Ostkusthamnar i samverkan är inte en av de remissinstanser som finns med på Trafikverkets sändlista, men då det nationella transportsystemet är av stor betydelse för medlemshamnarna i Ostkusthamnar i samverkan önskar vi lämna nedanstående synpunkter på inriktningsunderlaget.

Synpunkterna gäller huvudrapporten ”Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaner för perioden 2018-2029” (2015:180) men framför allt underlagsrapporten ”Sjöfart”.

Städer växer, vilket i grunden är naturligt och bra. Urbaniseringstrenden är tydlig, människor vill bo där det finns arbeten. Detta i kombination med ökad globalisering och handel borde tala för att hamnar i citylägen också växer, men riktigt så är det inte. Istället ökar belastningen på väg- och järnvägsnätet. Frågan är varför?

Övergripande kommentarer

Generellt anser Ostkusthamnar i samverkan att det är mycket positivt att sjöfarten lyfts som ett alternativ till landinfrastrukturen och ett nödvändigt trafikslag som kan komplettera övrig infrastruktur och som kan bidra till att säkra framtida kapacitet i transportsystemet.

Ostkusthamnar i samverkan instämmer i Trafikverkets beskrivning av sjöfarten samt dess möjligheter och utmaningar. Att sjöfarten har stor potential att avlasta är glädjande nog något som i allt större utsträckning lyfts i diskussioner om transportinfrastrukturen.

Det är dock hög tid att gå från ord till handling och att verkligen skapa förutsättningar för att sjöfartens potential och kapacitet utnyttjas bättre. De flesta instanser är överens om att delar av godset bör flyttas till sjöfarten, men förflyttningen uteblir. För att det ska bli verklighet krävs bland annat konkurrensneutralitet mellan transportslagen, kartläggning om vilket gods som kan flyttas över från landinfrastrukturen till sjöfarten samt politiska styrmedel för att denna överflyttning ska bli verklighet.

Inlandssjöfart och kustsjöfart

Inlandssjöfart/inre vattenvägar och kustsjöfart nämns allt oftare som det ”femte transportslaget” och ett möjligt alternativ till landtransporter. Införandet av EU-regelverket för inre vattenvägar (IVV) öppnar för möjligheter att utveckla denna typ av sjöfart.

I rapporten beskrivs hur inte minst storstadsregionerna är i stort behov av transporter och att större delen av dessa transporter kan transporteras med inlandssjöfart i container eller trailer. Ostkusthamnar i samverkan tycker att det är glädjande att man bedömer möjligheten att överföra stora delar av detta gods till sjöfarten som god.

Samtidigt påpekar Trafikverket med rätta att det finns en ”okunskap om transporter på inre vattenvägar hos transportköpare, hamnar, myndigheter och kommuner och det behövs en del klarlägganden för att få igång inlandssjöfarten”. Ostkusthamnar i samverkan föreslår att man tillsätter en arbetsgrupp som utvärderar Förbifart Stockholm, där inlandssjöfart används för att frakta bort biprodukter från bygget, ur ett inlandssjöfartsperspektiv och på detta sätt stärker kunskapen inom myndigheten.

Förflyttning av gods till sjöfarten

Kapacitetsbrister lyfts som en av de stora utmaningarna i transportsystemet. Samtidigt finns det befintlig kapacitet till sjöss. Rapporten lyfter att Sverige har ungefär dubbelt så hög andel järnvägstransporter som EU-snittet medan sjöfartsandelen är lika stor inom Sverige som i EU. Detta trots att Sverige har EUs längsta kust.

Ostkusthamnar i samverkan delar Trafikverkets ambition att prioritera investeringar i infrastruktur enligt fyrstegsprincipen. Detta innebär bland annat att använda den befintliga infrastrukturen och minimera nybyggnationer. Ostkusthamnar i samverkan menar att denna princip inte används i önskvärd utsträckning.

Rapporten konstaterar att gods behöver förflyttas från landinfrastrukturen till sjöfarten, men konstaterar även att det finns ett antal orsaker till att denna förflyttning uteblir. Ostkusthamnar i samverkan delar Trafikverkets bild om hinder, men har även lokaliserat ytterligare två orsaker till de rådande ojämlika konkurrensvillkoren.

För det första handlar det om att det ställs olika administrativa krav på de olika transportslagen. Om en transportör vill frakta samma varor mellan samma platser så är det belagt med mer administrativa restriktioner att välja sjövägen, vilket skapar hinder för överflyttning. Sjöfartens krångligare regler gör det till ett mindre attraktivt alternativ för den som ämnar transportera varor.

För det andra bär de respektive transportslagen i väldigt olika utsträckning sina egna marginalkostnader. Sjöfarten står för 96 procent av sina egna samhällsekonomiska kostnader, tillskillnad från järnvägen och vägtransporterna som ingendera betalar mer än 40 procent. Detta beror delvis på att sjöfarten via avgifter bekostar underhållskostnader i form av isbrytning, medan övriga transportslag får motsvarande vinterhållning finansierad av staten. En annan skillnad är att Sjöfartsverket är avgiftsfinansierat och verksamheten belagd med avkastningskrav medan Trafikverket är anslagsfinansierat.

För att skapa en konkurrensneutralitet och uppnå målet att skapa en överflyttning av gods bör dessa hinder åtgärdas.

Med vänliga hälsningar

Ostkusthamnar i samverkan genom

Fredrik Svanbom
vd Gävle Hamn AB

Curt Nilsson
vd Hargs Hamn AB

Patrik Åman

Carola Alzén

vd Norrköpings Hamn

vd Mälardammar AB

Erik Froste
vd Södertälje Hamn

Erik Zetterlund
vd Oxelösunds Hamn

Matti Esko
vd Kvarken Ports Ltd – Umeå

Ulrika Nilsson
vd Piteå hamn

Johan Castwall
vd Stockholms hamnar

Mats Gustafson
vd Kalmar Hamn

Henrik Vuorinen
vd Luleå Hamn