



Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Dnr 2015-00715
Er ref TRV 2015/42946

Yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029

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

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

Generellt anser Stockholms Hamnar 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. Stockholms Hamnar instämmer i Trafikverkets beskrivning av sjöfarten samt dess utmaningar och möjligheter. Att sjöfarten har stor potential är glädjande nog något i som i allt större utsträckning lyfts i diskussioner om transportinfrastruktur. Emellertid är det hög tid att gå från ord till handling och att verkligen skapa förutsättningar för att sjöfartens potential och kapacitet utnyttjas bättre. Det handlar bland annat om konkurrensneutralitet mellan transportslagen, sjöfartsprojekt för att öka säkerhet och framkomlighet i farleder och goda landanslutningar till hamnar.

Den internationella dimensionen av infrastrukturplaneringen

I såväl huvudrapporten som i delrapporten ”Sjöfart” lyfts betydelsen av den internationella dimensionen i infrastrukturplaneringen. Godsflöden, framför allt inom sjöfarten, är internationella och det är något som måste tas hänsyn till i planering av framtidens infrastruktur. Stråk och noder som är av strategisk vikt för internationella

flöden bör få hög prioritet i planeringen. Trafikverket uttrycker att det kommer krävas prioriteringar i olika delar av systemet för att säkra vidmakthållandet av funktionaliteten i dagens transportsystem. En viktig utgångspunkt är därför arbetet med det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T, där målet är att skapa ett sammanhängande, effektivt och hållbart transportsystem i Europa.

Beskrivning av Stockholms Hamn som corehamn

Den internationella/europeiska dimensionen framgår än mer i underlagsrapporten ”Sjöfart”, där Trafikverket beskriver innebörden av det utpekade ”corenätet” inom TEN-T samt de fem svenska utpekade corehamnarna – Luleå, Stockholm, Göteborg, Malmö och Trelleborg.

Stockholms Hamnar önskar dock framföra nedanstående kompletteringar och kommentarer vad gäller det avsnitt där Stockholms Hamn beskrivs.

Kryssningstrafiken har stor betydelse för framför allt besöksnäringen i Stockholmsregionen. I Trafikverkets rapport beskrivs att fartygen i snitt ökat i storlek och att Horstensleden länge har diskuterats som en alternativ farled för att öka säkerhet och tillgänglighet för den växande kryssningstrafiken. Det behövs en översyn över farlederna som leder in till Stockholm och Horstensleden är ett mycket bra alternativ med högre säkerhet samt kortare insegling vilket minskar miljöpåverkan av kryssningsfartygen. Horstensleden blev i föregående nationell plan utpekad som en namngiven brist för vidare utredning men vad Stockholms Hamnar erfar har inte någon sådan utredning satts igång. Stockholms Hamnar förespråkar därför att Horstensleden utreds tillsammans med en bred analys av kapacitetsbehovet avseende farleder in till Stockholm och att detta arbete inleds inom skyndsamt.

Stockholms Hamnar saknar några viktiga perspektiv i Trafikverkets beskrivning av Stockholms Hamn. **Färjetrafiken** in till Stockholm bidrar i större utsträckning än kryssningstrafiken till besöksnäringen men transporterar inte enbart passagerare utan även stora mängder gods. Stockholms Hamnars inriktning är att den rena godstrafiken på reguljära rutter, roro-trafiken, framför allt ska gå till koncernens andra två hamnar, Nynäshamn och Kapellskär. Men färjetrafiken bygger på en affärsmodell där passagerare, gods och tjänster/försäljning ombord är lika viktiga. Då passagerarna styr valet av destination innebär detta att färjetrafiken fortsättningsvis anlöper Stockholms innerstad och därmed kommer även godsvolymer från färjetrafiken i fortsättningen hanteras i Stockholm – något som Trafikverket bör ha i åtanke.

Utvecklingsprojektet i Värtahamnen kommer vara färdigt 2016, och med den nya Norra Länken är förbindelserna till Värtahamnen goda. En framtida östlig förbindelse

skulle gynna de tunga transporterna till och från Värtahamnen och Frihamnen och samtidigt avlasta det övriga vägnätet från tunga transporter.

I sammanhanget vill Stockholms Hamnar även påpeka att i utpekandet av Stockholms Hamn som corehamn ingår även **Stadsgården** på Södermalm där framför allt Viking Line bedriver reguljär färjetrafik med både gods- och passagerarvolym. Därmed måste även landförbindelser till och från Stadsgården säkerställas, vilket även en östlig förbindelse skulle bidra till.

Stockholm Norvik

I början av tidsramen 2018-2029 planerar Stockholms Hamnars att den nya container och ro-ro-hamn norr om Nynäshamn, Stockholm Norvik, ska stå klar.

På sidan 18-19 nämns att *"Genom att skapa möjligheter för tillräckligt stora fartyg att anlöpa de hamnar som kan fungera som distributionsnav i transportkedjan, bedöms möjligheten som god att på sikt överföra delar av detta gods från väg och järnväg till sjöfart, och på så sätt minska belastningen på den hårt belastade landinfrastrukturen."*

Stockholms Hamnar vill understryka att Stockholm Norvik kommer möjliggöra just en sådan överflyttning, då den nya hamnen kommer ha kapacitet att ta emot samtliga fartyg som kan komma in i Östersjön (Östersjömax). Den nya hamnen innebär att godset sjövägen kan komma närmre sin slutdestination i Stockholm/Mälardalen och på så sätt avlasta landinfrastrukturen. Dessutom bygger Stockholms Hamnar en järnvägsanslutning som kopplar till Nynäsbanan för att godset ska kunna distribueras både med järnväg och med väg till slutdestinationen.

På sidan 22 nämns att Stockholm Norvik *"möjligen kan ge vissa förskjutningar i feederanlöp och volymer framöver"*. Stockholms Hamnar vill dock påpeka att då Stockholm Norvik öppnar kommer samtidigt containerhanteringen i Frihamnsterminalen i Stockholm att avvecklas vilket innebär att dess anlöp och volymer flyttas till Stockholm Norvik.

Stockholm Norvik bör även nämnas i samband med resonemanget på sidan 26-27, om vilka transportrelationer som sjöfarten har störst potential att avlasta landinfrastrukturen.

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.



Stockholm Norvik nämns ofta som en hub för utvecklingen av sådan trafik i Mälardalsregionen och så även i Trafikverkets underlagsrapport "Sjöfart". Stockholms Hamnar bedömer att Stockholm Norvik kan användas även för detta ändamål utan att några större åtgärder krävs i den planerade hamninfrastrukturen. I dagsläget pågår ett arbete inom Transportstyrelsen med att klassificera kustområden enligt klasserna inom regelverket för IVV. En förutsättning för att IVV-trafik ska kunna utvecklas och bedrivas med Stockholm Norvik som hub är att farlederna längs kusten klassas för IVV-trafik.

Förhoppningsvis kan IVV utvecklas till att bli ett alternativ till vägtransporter för regional distribution. Med detta sagt vill dock Stockholms Hamnar betona att de stora, internationella godsflödena via sjövägen bidrar med de stora volymerna och även i fortsättningen kommer det finnas behov av att transportera godset med landtransporter "the last mile". Således är det viktigt att tillförlitliga landanslutningar säkerställs till och från hamnarna.

Med vänliga hälsningar

Johan Castwall

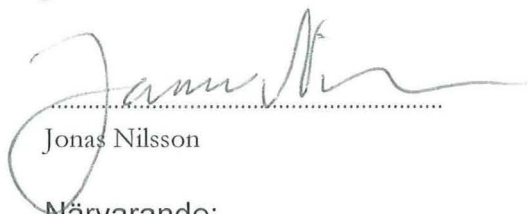
VD

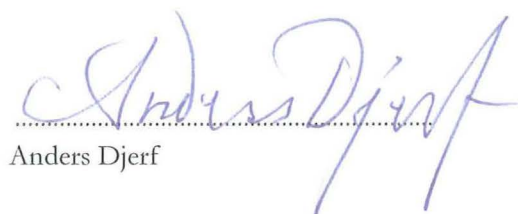


Nr 1/2016

Protokoll fört vid möte med styrelsen för
Stockholms Hamn AB
Torsdagen den 28 januari 2016 på Säby Säteri, Ingarö.

Justerat 2016-02-03


Jonas Nilsson


Anders Djerf

Närvarande:

Vice ordföranden	Jonas Nilsson	
Övriga ledamöter (eller som ledamöter tjänstgörande suppleanter)	Anna Cederschiöld (för Ann-Katrin Åslund §§ 1-12) Anders Djerf Lars Jilmstad Ida Karlbom Anton Lindqvist Maria Mustonen (på vakant plats efter Sara Abdollahi) Ulla Sjöbergh (för Sebastian Panzar) Olof Hermansson Wallentin (för Ann-Katrin Åslund §§ 13-15) Pontus Piazzolla (för Stefan Hansson)	
Suppleanter	Celeste Perez Montano Hans Andersson Christina Linderholm Göran Oljeqvist	
Personalföreträdare	Carl Candal Jonas Regnell Anne Wallinder	
Övriga	Karin Brofelth Johan Castwall, VD Per Ling-Vannerus	Anders Nordlund Gun Rudeberg Camilla Strümpel



§ 7

Remiss av Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 11 januari 2016.

Styrelsen beslöt

att som svar på remissen överlämna föreslaget yttrande.

Anders Djerf, Anton Lindqvist och Maria Mustonen samt ej tjänstgörande suppleanten **Celeste Perez Montano** lät till protokollet anteckna följande

”I sitt yttrande om Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029 tar VD Johan Castwall upp flera viktiga saker som Trafikverket bör ta hänsyn till i planering av infrastrukturen i Stockholms Hamnars verksamhetsområde. Det är mycket viktigt att färje- och kryssningstrafikens karaktär, inlands- och kustsjöfartens möjligheter och betydelsen av byggnaden av Stockholm Norvik tas upp. Även likabehandling av trafikslag är en viktig fråga där vi önskar konkreta åtgärder in den nationella transportpolitiken.

Vi instämmer att goda landanslutningar är viktiga för Stockholms Hamn som en nod för gods- och persontransporter. Däremot ser vi att en östlig förbindelse varken är lösningen till trängselproblematiken i Stockholmsregionen eller gynnsam för bolagets miljöarbete. Trängseln beror främst på omfattande privatbilism som begränsar även nyttotrafikens framkomlighet. Eftersom fler motorvägsbyggen stimulerar framför allt en fortsatt ökning av privatbilism är en östlig förbindelse oförenlig med de klimatmål som är internationellt och nationellt överenskomna. För att möjliggöra en tillräcklig minskning av växthusgasutsläpp så att 1,5-gradersmålet kan uppnås måste vägtrafiken minska markant. Detta kräver stora omprioriteringar och kraftiga styrmedel på nationell, regional och kommunal nivå. Därför ser vi att en östlig förbindelse är en investering som inte leder utsläppsutvecklingen mot de önskade målen. Detta är ingen motsättning till att Stockholms Hamns bra funktionalitet är beroende av goda landanslutningar, eftersom trängselproblematiken bäst kan lösas genom prioritering av godstransporter och kollektivtrafik. Med dessa åtgärder kan hamnens och dess kunders tillgång till bra landinfrastruktur säkras utan att kompromissa bolagets egna och samhällets gemensamma klimatarbete.”

§ 8

Remiss Gångplan för Stockholm

I ärendet förelåg skrivelse till styrelsen den 11 januari 2016.