



2017-11-06

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Er ref N2017/05430/TIF

Komplettering till Stockholms Hamnars yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Stockholms Hamnar inkom den 24 oktober 2017 med ett yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029, daterat 5 oktober 2017. Sedan yttrandet skickades in har Stockholm Hamnar erhållit information som har bäring på yttrandet och önskar därför komplettera vårt remissyttrande genom denna skrivelse.

Stockholms Hamnar har tagit del av den samlande effektbedömningen, inklusive den samhällsekonomiska kalkylen, som gjorts för Tvärförbindelse Södertörn E4/Lv259 (TRV 2016/59617, VST005). Den samlade effektbedömningen är ett samhällsekonomiskt beslutsunderlag för Trafikverket Region Stockholm.

Den samhällsekonomiska kalkylen har utgått från kalkylverktyget för persontrafik, Sampers/Samkalk 3.3, där datumet för prognosen är 2016-04-01, vilket enligt Trafikverket innebär att endast beslutade objekt fram till och med 2016-04-01 ingår i prognosen. Enligt dokumentet genomfördes den samhällsekonomiska kalkylen 2017-03-16 och den kvalitetsgranskades och godkändes av Trafikverket 2017-08-23. Den samhällsekonomiska bedömningen kvalitetsgranskades och godkändes 2017-08-24.

2016-04-26 gav Högsta domstolen ett positivt besked om Stockholm Norvik genom att inte lämna prövningstillstånd, och i samband med detta påbörjades förberedande arbeten på Norvikudden norr om Nynäshamn. Vid tidpunkten för beslut om prognos (2016-04-01) hade förvisso inte slutligt besked från domstolen erhållits och arbetet med Stockholm Norvik hade inte påbörjats. Stockholms Hamnar vill dock understryka att under 2016 och 2017, dvs. samtidigt som den samhällsekonomiska kalkylen och samlade effektbedömningen togs fram, pågick omfattande sprängarbeten och muddring samt mark- och kajarbeten i Stockholm Norvik. Trots detta konstateras i utredningen att om

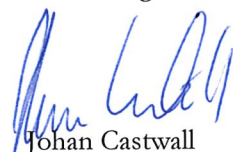


Stockholm Norvik byggs så ökar detta nyttan med Tvärförbindelse Södertörn och vice versa (s. 13 och s. 22).

Stockholms Hamnar noterar vidare att prognosverktyget för persontrafik, Sampers, har använts i den samhällsekonomiska kalkylen och ställer sig frågande om de nuvarande och framtida godstransporterna i regionen verkligen har fångats upp på ett tillförlitligt sätt. Med tanke på dagens och framtidens godsvolymer på Södertörn är det viktigt att de samhällsekonomiska effekterna för godstransporterna som följer Tvärförbindelse Södertörn fångas upp i kalkylen.

Med detta bekräftas alltså våra farhågor om att Stockholms Norvik inte tagits i beaktande i arbetet med den nationella planen. Det kan konstateras att Tvärförbindelse Södertörn, med en framräknad nettonuvärdeskvot (NNK) på 0,43, är undervärderad i den samhällsekonomiska kalkylen och därmed i Trafikverkets beslutsunderlag. Stockholms Hamnar understryker vikten av att beslut fattas på korrekta grunder och att ett miljardprojekt som Stockholm Norvik Hamn och dess påverkan på landanslutningar tas hänsyn till i kommande beslut om den nationella planen.

Med vänliga hälsningar



Johan Castwall
VD