

Till
Regeringen
Näringsminister Maud Olofsson

Ang Regeringens avslag av Stockholms Hamnars deltagande i ”Nordic Triangle Sea Motorway” – en projektansökan inom ramen för EU’s sjömotorvägskoncept (TEN-T, Motorways of the Seas).

Projektet

Nordic Triangle Sea Motorway är ett samarbetsprojekt mellan hamnarna i Åbo, Nådendal (Finland), Hamburg, Rostock (Tyskland) och Kristiansand (Norge) samt Stockholm, Kapellskär, Nynäshamn/Norvikudden. Motorways of the Seaprojektet omfattar för Sveriges del i första hand trafiken på våra hamnar i Kapellskär och Nynäshamn.

Projektet har startats på initiativ från Finland och sker under en sk utlysning i Finland. Sverige och övriga länder har erbjudits att delta i projektet. Arbetet med den gemensamma ansökan **startades 200xx och** har pågått sedan dess.

Syftet med samarbetet är att utveckla transportsystemen i den nordiska triangeln för att koppla ihop östersjömarknaden i sig, samt östersjöregionen med marknader som kontinentala Europa, Ryssland och vidare mot Asien.

Stockholms Hamnars utgångspunkt i projektet är att kombinera tillväxtpotentialen i Östersjö- och Stockholmsregionen genom ökad tillgänglighet till Stockholm-Mälardalsregionen med att minska transportarbetet i första hand på landsvägar i Sverige genom effektivare nyttjande av sjöfart och järnväg. Det är därför också ett viktigt miljöprojekt.

I projektet ingår även effektivisering av IT system för dataöverföringar mellan transportörer, varuägare, tull och andra myndigheter.

Det fleråriga investeringsstöd som inom ramen för projektet skall sökas hos EU gäller hamnutbyggnaden i Nynäshamn/Norvikudden. Hamnutbyggnaden sker för att möta dagens och morgondagens behov av hamnkapacitet i stockholmsregionen liksom i östersjöregionen för ro-ro (lastbilar som transporteras med färjor) och containertrafik.

Stödjande parter av projektet

Projektet backas officiellt upp av nedan angivna parter:

Myndigheter

- Finska Vägverket, Åbo regionen
- Finska Sjöfartsverket

Regionala organ

- Freie und Hansestadt Hamburg
- Bundesland Mecklenburg-Vorpommern
- Vest Agder regionen (ett län i Norge som består av 15 kommuner)
- Sydvästra regionen i Finland
- Stockholms Läns Landsting (Regionplane- och Trafiknämnden)

Non-profit organisationer

- Short Sea Promotion Center Sweden (EU' informationskontor kring närsjöfart)
- Short Sea Promotion Center Finland
- Institute of Shipping Economics and Logistics, Tyskland (forsknig och konsultation till bl a federala ministerier, lokala myndigheter och EU kommissionen)

Företag

- Rautaruukki Corporation Finland
- SeaRail EEIG Finland (Färjerederi för rullande gods och järnvägsvagnar)
- Mann Lines Finland (Rederi med trafik mellan England, Tyskland och Finland)
- Oy Finnlink Ab (Rederi med 4 dagliga avgångar mellan Kapellskär och Nådendal)
- DHL Express Finland Oy. (Globalt ledande företag inom transport/spedition. Här som specialist mot den Ryska marknaden).
- Heuer Internationale Speditionsgesellschaft, Tyskland (terminalhantering och transporter av frukt och grönsaker i Europa).

Projektstatus och Europasamarbetet.

Projektet har utvärderats i två omgångar av de Finska och Tyska ministerierna (Federal Ministry of Transport, Building, and Urban Affairs, Germany och Ministry of Transport and Communications, Finland). En första utvärdering gjordes den 12 april 2006 och följdes upp av en slutgiltig utvärdering den 19 september 2006. Projektet har bedömts möta uppsatta urvalskriterier och har därmed godkänts av övriga deltagande länder. De Tyska och Finska ministerierna har nu uppmanat Stockholms Hamnar att tillsända EU kommissionen en ansökan om TEN finansiering under Motorways of the Seas MIP program, Multi annual Indicative Programme, så snart Kommissionen offentliggör utlysningen (förväntas ske i december 2007). MIP programmet innebär möjlighet till

flerårigt investeringsstöd från EU. Den Svenska Regeringen har genom Näringsdepartementet löpande hållits underättad om projektets utveckling. Den Svenska regeringen under förra mandatperioden möjliggjorde för Svenska aktörer att delta i den Tysk/Finska utlysningen (bifogad till detta e-mail). Sverige var därmed införstådd med och överens om de urvalskriterier som Tyskland och Finland förhandlat fram.

Beslut om att inte stödja projektet meddelades tyska och finska ministerierna två dagar innan beslut utan motivering och dialog. Detta skedde i strid mot de principer som gäller för samarbetet inom EU och har i detta fall särskilt skadat deltagande partners men tyvärr också den Svenska regeringens anseende som partner i Europeiska gränsöverskridande projekt.

Regeringen har i beslut den 29 mars 2007 meddelat att:

"ur ett nationellt transportperspektiv anser regeringen att, i den kommande sjömotorvägsutlysningen från kommissionen, bör projektet Nordic Triangle Sea Motorway som har Stockholms Hamn AB som part, inte stödjas."

Stockholms Hamn ABs styrelses ståndpunkter.

Medverkan i detta projekt stödjer Stockholms Stads uppfattning om sin regions behov av hamnutveckling och Stockholmsregionens möjliga roll i östersjöregionen. Projektets genomförande stödjer grundtanken att minska transporterna på land genom att använda sjömotorvägarna.

Stockholm/Mälardalsregionens utveckling.

Stockholms län är Sveriges befolknings- och företagstätaste område. Sedan 1990 har Stockholms läns befolkning ökat med 273 000 personer, motsvarande populationen i Malmö stad.

Tillväxten i Stockholmsregionen är snabb och påverkar Sveriges ekonomiska utveckling. Den funktionella Stockholmsregionen växer i takt med fungerande infrastruktur vilket ökar dynamiken i tillväxten.

Arbetet med den regionala utvecklingsplanen (RUF) pågår. Indikationer visar att under perioden 2005-2030 förväntas Stockholm/Mälardalens befolkningstillväxt öka med 550-690 000 invånare fram till år 2030 (nästan ett nytt Stockholms stad). Antalet sysselsatta förväntas öka med ca 300-520 000.

Detta innebär en stor ekonomisk aktivitet och behov av omfattande transporter av gods för varuförsörjning och näringsliv.

Stockholms Hamnar har vidare som fortlöpande uppdrag ett direktiv från Stockholms Stad att ”medverka till att säkerställa och utveckla goda förutsättningar för sjöfarten och regionens varuförsörjning för att därigenom främja regionens utveckling”

Staden understryker också att Hamnens uppdrag omfattar att vara ett föredöme för ett miljövänligt transportarbete. Miljöfrågor är ju inte strikt lokala utan här förutsätts en helhetssyn globalt, regionalt och lokalt

Med anledning av den växande egna lokala regionen, Stockholms strategiska läge i Östersjön tillsammans med den mycket starka utvecklingen i östersjöregionen har Stockholms Stad fattat beslut om en hamnstrategi som samordnar hamnens behov av utveckling och investeringsbehov med stadens egna utvecklingsbehov.

Marknadens utveckling

Östersjöregionen.

Östersjöregionen är idag Europas mest dynamiska tillväxtområde. Om detta råder stor enighet. Regionens tillväxt fram till 2020 prognostiseras till 471 miljoner ton. Detta motsvarar nästan 3 gånger Sveriges samlade sjötransporter år 2004 (167 miljoner ton). Enbart handeln mellan länderna inom östersjöregion förväntas under samma period växa motsvarande Sveriges samlade sjötransporter år 2004 (Källa: Baltic Maritime Outlook 2006).

Den snabba ekonomiska utvecklingen i Kina/Asien och Östersjöregionen är två centrala drivkrafter bakom de omfattande hamninvesteringar som sker i Östersjön och övriga Europa. Eftersom antalet transporter och godsvolymer ökar och levereras med allt större fartyg måste investeringar genomföras även för hamnarnas utveckling och anpassning.

Den ekonomiska tillväxten i Östersjöregionen märks av i Stockholms tre hamnar. De rullande godsvolymer med färjorna har fördubblats var tionde år de senaste 40 åren. Tillväxttakten ökar för närvarande. Prognosen för allt färjegods är + 9 % 2007. Tillväxttalen för Polen och Baltikum var + 18 % 2006 och med ytterligare fartyg har tillväxten på Polen hittills under 2007 varit + ca 80 % och för Estland + 43%.

I genomsnitt investerar Stockholms hamnar för närvarande ca 140 miljoner kronor per år för att möta efterfrågan på modern hamnkapacitet.

Projektets miljöprofil

I projektansökan framgår tydligt att målet med projektet är att uppnå en genomgripande överflyttning av gods från lastbil till sjöfart kan ske i framförallt Sverige och Tyskland. Minskningen enbart för containertrafiken beräknas, enligt Transeks analys *), motsvara dryga 588 miljoner tonkm år 2011 resp. hela 2,5 miljarder tonkm år 2028. Detta innebär upp mot 300 000 färre lastbilar på svenska vägar år 2028 och därmed lägre transportkostnader, minskade emissioner, energiförbrukning och färre olyckor. För år 2011 rör det sig årligen om ca 78 000 färre lastbilar på Svenska vägar.

Utöver överflyttningen av gods från väg till sjöfart inom containertrafiken har också ro-ro trafiken (lastbilar på färjor) stor potential att avlasta vägtrafiken mellan Tyskland och Sverige. Tysk officiell statistik (German Kraftbundesamt) och EUROSTAT visar att ca 25 % av alla lastbilstransporter mellan Tyskland och Sverige år 2004 ska till Stockholmsregionen. Detta motsvarar ca 350 000 lastbilar per år.

Projektets styrka är just förutsättningen att kombinera en stark ekonomisk tillväxt i Östersjöregionen kopplat till reducering av trafik med tunga fordon på vägarna.

Enligt EU kommissionen är detta det enskilt viktigaste kriteriet för att erhålla bidrag ur kommande programperiod.

Nationella Planen och planerade statliga infrastruktursatsningar

De beslutade investeringarna i väg- och järnvägsinfrastrukturen på Södertörn, genomförs på grund av Stockholms läns stora behov av persontransporter för företag, boende och pendlare inom den funktionella stockholmsregionen. Dessa investeringar gynnar förvisso även Nynäshamns hamn och de godstransporter som genereras från/till hamn och terminal/varuägare.

Några krav eller förväntningar på ytterligare statliga infrastrukturinvesteringar med anledning av hamnutbyggnaden i Nynäshamn, Norvikudden har vare sig Stockholms Stad eller Stockholms Hamn framfört till staten. Staten har därför inga skäl att förbinda sig till infrastrukturinvesteringar med anledning av ett godkännande av Stockholms hamnars Motorways of the Sea projekt. Dessutom, ett godkännande av projektet innebär inte samtidigt ett statligt åtagande av ospecificerad mängd infrastrukturinvesteringar.

Detta faktum har Stockholms Hamnar klargjort ett flertal gånger för Näringsdepartementet och det framgår också tydligt i Regeringens/Sjöfartsverkets utlysning som fastställer att:

"... Svenska aktörers medverkan inte kommer att påverka den nationella väghållningsplanen och banhållningsplanen..."

Stockholms Hamnar kommer självfallet att som lokal part och delta i Projektet även utan Regeringens stöd. Dock då utan möjlighet att söka de medel som står till förfogande i EUs fonder. Stockholms Stads kalkyl för hamnutvecklingsprojektet i Nynäshamn, Norvikudden är inte baserad på eventuella bidrag från vare sig EU eller svenska staten, utan baserad på en intern finansiering. Regeringens snabba avslag utan särskilda skäl eller övertygande argument kan lätt uppfattas som att Regeringen är negativ till Stockholmsregionen eller till Stockholms Stads strategi för sin regions hamnutveckling.

Stockholms Hamns Styrelse vänder sig därför till Regeringen med en begäran om att Regeringen borde omvärdera projektet och istället lämna sitt fulla stöd.

Stockholms Hamn AB
Styrelsen genom

Ulla Hamilton
Ordförande

Malte Sigemalm
Vice ordförande