



2022-01-28

Till: Stockholms stadshus AB

Ert dnr: SSAB 2021/187

Dnr: 2021/846

Remissyttrande avseende Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Stockholms Hamnar arbetar för att göra Stockholm till en levande och modern sjöfartsstad för invånare, näringsliv och besökare. I uppdraget ingår att främja sjöfarten, säkra regionens varuförsörjning för att därigenom främja regionens utveckling och hållbara tillväxt, samt att bidra till regionens besöksnäring.

Stockholms Hamnar, nedan kallat Bolaget, har beretts möjlighet att yttra sig över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Planen omfattar i huvudsak:

- drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar
- investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar
- åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan
- stöd till kommuner för att främja hållbara stadsmiljöer (stadsmiljöavtal)
- medel till forskning och innovation.

Från Nynäshamns hamn och nya Stockholm Norvik Hamn i söder, Stockholms hamn i den urbana noden Stockholm till Kapellskärs hamn i norr, har koncernen Stockholms Hamnar över regionen geografiskt utspridda hamnområden. Samtliga har som syfte att säkerställa ett transportmässigt fungerande och miljömässigt hållbart sätt att försörja Stockholm-/Mälardalsregionen med varor och gods. Dessutom är hamnarna viktiga knutpunkter för att säkerställa transporter i korridoren mellan bland annat Finland och Sverige, vilket visat sig ännu tydligare under covid-19-pandemin. Stockholms hamn är i dag corehamn inom TEN-T och ScanMed-korridoren.



Sammanfattning av Bolagets synpunkter

Bolaget saknar i Trafikverkets förslag till nationell plan:

-Bolaget saknar en tydlig prioritering av de svenska corehamnarna. Corehamnarna är av strategiskt intresse och ska per definition ha goda anslutningar till järnvägar, vattenvägar och vägnät. Det är en utmaning att det fortfarande råder osäkerhet kring vad corehamnsstatus innebär nationellt och att denna status inte särskiljs i den svenska infrastrukturplaneringen.

-Bolaget saknar tydliga mål rörande överflytt av transporter från väg till sjöfart och järnväg. Detta grundar sig bland annat i att regeringen har en tydlig ambition att främja en överflyttning från väg till järnväg och sjöfart. Det framgår såväl i den nationella godstransportstrategin, i infrastruktur-propositionen, som i direktivet till Trafikverket gällande den nya nationella planen.

-Bolaget saknar i förslaget investeringar i den för sjöfarten nödvändiga renoveringen av Hjulstabron som skulle möjliggöra att större lastfartyg kan trafikera farleden på Mälaren. För att investeringarna i Södertälje sluss ska ge effekt för sjöfarten och godstransporter på sjö så måste investeringar ske även i Hjulstabron.

-Bolaget saknar en fortsatt dubbelspårsutbyggnad på Nynäsbanan i förslaget till nationell plan. En sådan utbyggnad skulle vara en del i satsningen att flytta över vägtransporter till sjöfart och järnväg. Ett dubbelspår skulle också säkra möjligheten att kombinera klimatvänliga godstransporter från bland annat den nya godshamnen i Norvik med en viktig kollektivtrafiklänk.

Bolaget välkomnar i Trafikverkets förslag till nationell plan:

-Det är mycket positivt att Tvärförbindelse Södertörn finns med i förslaget till nationell plan samt med fullfinansiering. Bolaget har dock förhoppningar om en tidigare byggstart än 2025-2027. Detta då denna vägförbindelse är mycket viktig för hamnarna i Nynäshamn och Stockholm Norvik.

Bolaget noterar följande i Trafikverkets förslag till nationell plan:

-Inriktningen i förslaget till nationell plan är framför allt riktad mot järnvägen och investeringar som möjliggör upprustning, uppbyggnad och modernisering av denna. Andelen investeringar i sjöfarten är väldigt liten i förhållande till det transportarbete som sker inom sjöfarten. Med den ökning av transportarbetet som förutses i planen är det uppenbart att det ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är fördelaktigt att göra



investeringar i sjöfart och försöka flytta över så stor del av transportarbetet till sjöfarten som möjligt.

-Bolaget kan konstateras att kostnaden för stambanorna redan nu tar en betydande andel av investeringsutrymmet. Det är troligt att denna andel kommer att öka i kommande planer vilket riskerar att sänka standarden på övrig infrastruktur på sikt vilket är mycket olyckligt. En alternativ finansieringsmodell för stambanorna bör övervägas så att dessa kostnader inte belastar denna plan i många år framöver.

Tvärförbindelse Södertörn – en trafikkedja med ökad sjötrafik

Bolaget ser mycket positivt på att Tvärförbindelse Södertörn finns med i förslaget till nationell plan samt med full finansiering. Tvärförbindelsen kommer att underlätta för näringslivet på Södertörn och är viktig för hela Sverige då godset från Stockholm Norvik Hamn får en enklare väg vidare i landet. Den nya godshamnen skapar möjligheter till klimatsmarta godstransporter i stället för långa lastbilstransporter och med Tvärförbindelsen kan Stockholm Norvik Hamns fulla potential utnyttjas. Om vägplanen fastställs under året har dock Bolaget förhoppningar om att en tidigare byggstart än 2025-2027 möjliggörs.

Trafikverket skriver i kapitel 7.5.3.2 i förslaget att Tvärförbindelse Södertörn är ett lämpligt objekt för innovativa lösningar, vilket Bolaget håller med om. Bolaget anser dock att hela sträckan från Nynäshamn till E4 bör ingå i detta objekt för innovativa lösningar, det vill säga även inkluderande Riksväg 73 upp till Tvärförbindelse Södertörn. Den nya hamnen som nämns i detta kapitel heter ”Stockholm Norvik Hamn”.

Främja sjöfarten och en överflytt av gods från land till sjö

Bolaget bidrar till att främja sjöfarten och skapar förutsättningar för en överflyttning från land till sjö genom att utveckla hamnkapacitet och infrastruktur, men även genom att i samverkan med andra hamnar och rederier skapa förutsättningar för att inlandssjöfarten ska få fäste även i Sverige.

Regeringen har en tydlig ambition att främja en överflyttning från väg till järnväg och sjöfart. Det framgår såväl i den nationella godstransportstrategin, i infrastrukturpropositionen, som i direktivet till Trafikverket gällande den nya nationella planen. Bolaget välkomnar Trafikverkets pågående arbete med regeringsuppdraget om nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, ett arbete som hittills varit mycket positivt. Bolaget ser även fram emot Trafikverkets kommande färdplan för överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart.

Förslaget till nationell plan innehåller skrivningar om åtgärder som ska möjliggöra överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Bolaget saknar dock



konkreta målsättningar kring en överflytt i planen. EU har tydliga mål kring detta. Här borde Sverige ta efter.

Bolaget saknar även en fortsatt utbyggnad av dubbelspåret på Nynäsbanan i förslaget till nationell plan. En sådan utbyggnad skulle vara en del i satsningen att flytta över vägtransporter till sjöfart och järnväg. Ett dubbelspår skulle också säkra möjligheten att kombinera klimatvänliga godstransporter från bland annat den nya godshamnen Stockholm Norvik, med en viktig kollektivtrafiklänk.

Lyft corehamnarnas status i den svenska infrastrukturplaneringen

Stockholms Hamn är en del av det Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och av EU utpekad corehamn tillsammans med hamnarna i Trelleborg, Göteborg, Copenhagen Malmö Port och Luleå. Dessa hamnar är strategiskt viktiga med särskild status i nätverket på grund av dess betydelse för svensk och europeisk transportinfrastruktur. Tillsammans har Sveriges corehamnar en stor roll och tar ansvar för vad det innebär att vara kritiska noder i det svenska transport-infrastruktursystemet. De svenska corehamnarna är viktiga aktörer och tar ansvar för svensk och europeisk infrastrukturutveckling bland annat genom de investeringar som görs inom våra hamnområden. Detta gynnar svenskt näringsliv och exportindustri med effektiva lösningar och möjlighet till omlastning till andra transportslag.

Det är positivt att Trafikverket nämner TEN-T-nätverket som väsentligt i förslaget till nationell plan. Corehamnarna är av strategiskt intresse och ska per definition ha goda anslutningar till järnvägar, vattenvägar och vägnät. Det är därmed fortfarande en utmaning att det råder osäkerhet kring vad corehamnsstatus innebär nationellt i Sverige och att denna status fortsatt inte särskiljs i den svenska infrastrukturplaneringen. Då corehamnarnas ansvar är större än det kommunala uppdraget och snarare verkar för hela Sverige än den lokala orten, bör detta lyftas fram på nationell nivå. Statliga utredningar de senaste två decennierna har pekat ut behovet av en mer aktiv svensk hamnpolitik, där viktiga hamnar prioriteras. Trots att detta lyfts fram finns fortfarande inte corehamnarna specifikt med i den nationella planen för infrastruktur. Att core-begreppet blir ett tydligt prioriteringsverktyg i Sverige fram till 2030 är en av förutsättningarna för att de svenska corehamnarna fortsatt ska ligga i framkant och stärka sina roller som viktiga logistiska noder i det europeiska transportsystemet.

Övrigt

Bolaget saknar i förslaget till nationell plan investeringar i den för sjöfarten nödvändiga renoveringen av Hjulstabron. En renovering som skulle möjliggöra att större lastfartyg kan trafikera farleden på Mälaren. För att de pågående investeringarna i Södertälje sluss och kanal ska ge effekt för sjöfarten och godstransporterna på sjö, måste investeringar ske även i Hjulstabron.



För att godstransporterna i Stockholmsregionen ska fungera och utvecklas är det viktigt att upplåtelsen av bärighetsklassen BK4 fortsätter och prioriteras.

I figur 24 bör stråk 5 fortsätta söderut mot kontinenten likt stråk 1 och 3.

Detta ärende har inte behandlats av Stockholms Hamnars styrelse.

För Stockholms Hamn AB

Thomas Andersson
vd