



STOHAB
2016-01-28

Till Stockholms Hamn AB:s styrelse

Remiss av Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029

Bakgrund

Ärendet

Trafikverket har remitterat "Inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029", för besvarande senast 29 februari 2016 till Näringsdepartementet. Remissen har skickats till ett antal remissinstanser såsom berörda myndigheter, bransch- och intresseorganisationer, regionförbund, länsstyrelser och landsting.

Varken Stockholms Hamnar eller Stockholms stad har fått ärendet på direkt på remiss, men då utvecklingen av det nationella transportsystemet är av stor betydelse för Stockholms Hamnar som därmed tycker det är viktigt att lämna synpunkter på inriktningsunderlaget.

Det remitterade materialet finns att ladda från Trafikverkets hemsida:
<http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/inriktningsunderlag-for-2018-2029/>

Remissen

På uppdrag av regeringen har Trafikverket tagit fram ett inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029. Syftet är att ge regeringen ett bra underlag inför kommande infrastrukturproposition som beslutas av riksdagen. Därefter följer Trafikverkets åtgärdsplanering i syfte att ta fram en ny nationell plan samt länsplaner, som ska ersätta nu gällande planer för perioden 2014-2025. Dessa planer beräknas vara fastställda till våren 2018.

I Trafikverkets uppdrag har ingått att analysera tre olika inriktningar för infrastrukturen:

- Hur transportinfrastrukturen bör se ut om trafiken utvecklas med hittills beslutad politik (i princip samma förutsättningar som för nu gällande plan)

- Hur transportinfrastrukturen bör se ut om trafiken utvecklas med beslutad politik samt aviserade åtgärder (t.ex. vägslitageavgift, ökad bränsleskatt)
- Hur transportinfrastrukturen bör se ut med beslutad och aviserad politik samt med antaganden om ytterligare åtgärder för att på ett kostnadseffektivt sätt minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser.

Utgångspunkten i analysen är att Trafikverket utgår från en total anslagsram som motsvarar 522 miljarder kr, d.v.s. samma ram som i nuvarande nationell plan.

Trafikverkets prognoser visar att efterfrågan på transporter ökar betydligt för samtliga transportslag under planperioden, 2018-2029. Det totala persontransportarbetet förväntas öka med 25 procent fram till 2030 och godstransportarbetet med 55 procent under samma period. Vägtrafiken kommer att fortsätta dominera persontransporterna, medan godstransporterna kommer vara mer jämt fördelad mellan trafikslagen. Fördelningen kommer att vara ungefär samma som idag: väg- och sjöfart med 40 procent vardera och järnväg med en andel på 20 procent.

Trafikverket lyfter fram fyra huvudsakliga utmaningar har att förhålla sig till i planeringen av transportinfrastrukturen:

- En fortsatt urbanisering, utmaningar för både stad och landsbygd
- Hur ett robust transportsystem ska kunna åstadkommas
- En fortsatt digitalisering, automatisering och elektrifiering
- Klimatutmaningen

När det gäller underhåll av det befintliga transportsystemet är Trafikverkets bedömning att ökade anslag på 6-7 miljarder per år är nödvändigt för att vidmakthålla nuvarande funktionalitet i systemet. Men det finns idag ett omfattande eftersläpande behov av underhållsåtgärder och för att helt eliminera detta krävs ytterligare 4-5 miljarder kronor per år. Om inte detta kan åstadkommas krävs att trafikstarka stråk prioriteras eller att standarden för vissa väg och järnvägssträckor sänks eller rent av avvecklas.

Vad gäller nyinvesteringar i infrastrukturen så är även här utrymmet mycket begränsat. Bedömningen är därför åtgärder som kan påverka behovet av transporter (t.ex. styrmedel), optimera och mer effektivt utnyttja befintligt system och ombyggnationer bör prioriteras framför nya infrastrukturinvesteringar.

I inriktningsplaneringen lyfts sjöfarten, inklusive kustsjöfart, fram som ett transportslag med goda förutsättningar att kunna spela en viktigare roll för godstransporter och vara ett reellt alternativ till långa och omfattande godstransporter på landsidan. Orsaken till att en överflyttning från land till sjöfart inte sker är att landstransporter, och framför allt



lastbilstransporter, har större flexibilitet och lägre kostnader. Men det krävs också en beteendeförändring i hur transportlösningar väljs. Trafikverket framhåller att mer kunskap om sjöfartens förutsättningar att bidra till ett mer effektivt och robust transportsystem behövs.

Stockholm Hamn AB:s synpunkter

Stockholms Hamnar har valt att koncentrera synpunkterna till huvudrapporten, ”Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaner för perioden 2018-2029 (2015:180) samt underlagsrapporten ”Sjöfart”. Synpunkterna presenteras i sin helhet i bifogade yttrande som föreslås skickas in till Näringsdepartementet.

Synpunkterna kan sammanfattas i följande punkter:

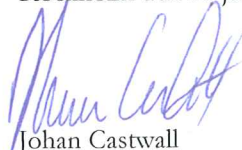
- Stockholms Hamnar välkomnar att sjöfarten lyfts fram som en möjlighet att säkra kapaciteten i transportsystemet.
- Det är positivt att Trafikverket tydligt lyfter fram det internationella perspektivet, exempelvis genom TEN-T och de utpekade corehamnarna.
- Beskrivningen av Stockholms Hamn saknar vissa aspekter, exempelvis den viktiga färjetrafiken som även transporterar godsvolymer.
- Stockholm Norvik bör i större utsträckning lyftas fram som något som på sikt kan innebära förändringar i godsflödena till och från Stockholm/Mälardalsregionen.
- Inlandssjöfart/Inre vattenvägar har potential att utvecklas, men den storskaliga sjöfartens behov, såsom landanslutningar till och från hamnarna, får inte åsidosättas.

Förslag

Styrelsen föreslås besluta

att som svar på remissen överlämna förslaget yttrande.

Stockholm den 11 januari 2016


Johan Castvall
VD