



6.1

2017-10-05

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm
Er ref N2017/05430/TIF

Yttrande över Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Bolaget Stockholms Hamnar ägs av Stockholms stad och består av tre fysiska hamnar; Kapellskärs hamn, Stockholms hamn och Nynäshamns hamn. Stockholms Hamnar erbjuder kajplatser, anläggningar samt service och tjänster åt färje-, kryssnings- och godstrafik. I Stockholms Hamnars ansvar ingår även utveckling av innerstadskajerna samt service till skärgårdstrafik och sjöburen lokaltrafik.

Stockholms Hamnar har tagit del av förslaget till ny nationell plan för transportsystemet 2018-2029 och lämnar här sitt yttrande över remissen. Stockholms Hamnar tillhör Stockholms stad och kommer därför även skicka detta yttrande att skickas till Stockholm Stadshus AB för beredning inom kommunen.

Främja sjöfarten och flytta över gods från land till sjö

Regeringen har en tydlig ambition att främja en överflyttning från väg till järnväg och sjöfart. Detta framgår såväl i infrastrukturpropositionen som i direktivet till Trafikverket gällande den nya nationella planen. Förslaget på nationell plan är inriktad mot framför allt järnväg men Stockholms Hamnar välkomnar att mer medel än i tidigare plan riktas mot projekt kopplat till sjöfart och farleder.

Stockholm Hamnar bidrar till att främja sjöfarten och skapar förutsättningar för en överflyttning från land till sjö genom att utveckla hamnkapacitet och infrastruktur, vilket är i linje med regeringens ambitioner. Under en tioårsperiod investerar Stockholms Hamnar i hamninfrastruktur motsvarande drygt sju miljarder svenska kronor. Investeringarna görs för att säkra varuförsörjningen till Stockholm/Mälardalsregionen, för att kunna möta efterfrågan på hamnkapacitet som kan emot större fartyg samt för att bidra till ett mer hållbart transportsystem genom att skapa förutsättningar för ökad sjöfart.



Stockholms Hamnar har nyligen avslutat två mycket omfattande utvecklingsprojekt i Kapellskärs hamn (TEN-T comprehensive hamn) och Värtahamnen (del i corehamnen Stockholm hamn). I Kapellskärs hamn har kajkapaciteten utökats med en ny pir samt förbättrade och utökade logistikytor samt ökat djup Kapellskärs hamn har mycket kort översegling över Östersjön och är en godshamn på stark frammarsch. Även i Värtahamnen har kajkapaciteten ökat med fem lägen jämfört med tidigare tre lägen samt förbättrade logistiklösningar. I båda projekten har stort fokus lagts på miljöåtgärder såsom elanslutning, mottagning av svart- och gråvatten och dagvattenhantering samt intelligent transportsystem, ITS, för att effektivisera och optimera hamnverksamheten. Det tredje, nu pågående, projektet är Stockholm Norvik vilket redogörs för mer utförligt nedan.

Har Stockholm Norvik tagits i beaktande i den nationella planen?

Sedan 2016 pågår byggnationen av den nya godshamnen Stockholm Norvik. Stockholm Norvik är ett omfattande hamnprojekt på ca 3,7 miljarder kronor som kommer skapa en helt ny container- och ro-ro-hamn norr om Nynäshamn. Fullt utbyggd kommer hamnen kunna hantera upp emot 500 000 TEU:s årligen och ha en genomströmning av 200 000 fordon per år. Stockholms Hamnar finansierar och bygger själva en järnvägsanslutning som kopplar ihop hamnen med Nynäsbanan, för att möjliggöra att gods till och från hamnen ska kunna gå på järnväg. Stockholm Norvik kommer att stå klar och kunna ta emot trafik år 2020, vilket innebär att den växande containerhanteringen i Frihamnen i Stockholm och delar av befintlig ro-ro-trafik i Nynäshamn flyttar till Stockholm Norvik. I anslutning till hamnen kommer NCC dessutom utveckla en ny gods- och logistikpark vilket kommer göra området till ett viktigt logistiknav för regionen.

Stockholm Norvik, med ett naturligt djup på 16 meter, kan ta emot alla fartyg som kommer in i Östersjön – vilket öppnar för möjligheten till direktanlöp. Gods, med destination Stockholmsregionen kan tas sjövägen längre in i Östersjön och på så sätt avlasta den högt belastade väg- och järnvägsinfrastrukturen genom Sverige. Genom en överflyttning av gods från framför allt väg till sjöfart, kan de långväga lastbilstransporterna minska, vilket innebär minskade utsläpp eftersom sjöfarten har mindre miljöutsläpp per enhet gods än vägtransporter.

Stockholms Hamnars är mycket bekymrade över att Stockholm Norvik inte tagits i beaktande i arbetet med den nationella planen. Stockholm Norvik finns enbart nämnt i en av underlagsrapporterna till förslaget; ”Förbättra förutsättningarna för näringslivet – PM till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029”. Här anges att ”utan styrmedel riskerar hamnen att leda till flera lokala och regionala vägtransporter” och att hamnen på sikt kan kräva investeringar i järnvägssystemet. Man lyfter även att med rätt styrmedel kan det finnas möjlighet att delvis transportförsörja Norvik via inlandssjöfart.



Det är ett faktum att Stockholm Norvik kommer generera öad trafik lokalt och regionalt på Södertörn. Vid öppnandet av hamnen 2020 kommer inledningsvis trafiken till största delen bestå av överflyttade volymer från Frihamnen i Stockholm samt Nynäshamns hamn, vilket innebär att på kort sikt kommer godsflödena i regionen att förändras. På längre sikt kommer volymerna med största sannolikhet att öka, vilket kan påverka systemet även under planperioden. Styrmedel är ett verktyg som skulle kunna påverka val av transportslag och val av transportväg, vilket kan påverka transportflödena till och från Norvik. Men då stor del av godset har sin slutdestination i Stockholm/Mälardalsregionen kommer det i många fall transporteras den sista korta sträckan med lastbil, oavsett styrmedel. Formuleringen i ovannämnda PM, och prioriteringen av åtgärder i vägsystemet, tyder på att Trafikverket inte tagit Stockholm Norvik i beaktande.

Det är viktigt att Trafikverket har ett systemtänk där de förändrade transportflödena och nya volymerna som Stockholm Norvik genererar tas med i planeringen och utvecklingen av infrastrukturen. Detta måste göras genom kapacitetsstärkande åtgärder som säkrar ett effektivt godsflöde och åtgärder som ökar säkerheten i det lokala och regionala vägnätet, framför allt gäller det Tvärförbindelse Södertörn och väg 225.

Säkra finansieringen och genomför Tvärförbindelse Södertörn enligt hittills gällande tidplan

Vägtransporter till Nynäshamns hamn idag går framför allt på väg 73, väg 225 och väg 259. Det är även dessa vägar som kommer användas för transporter till och från Stockholm Norvik när hamnen öppnar.

Väg 225 är den kortaste vägen mellan Nynäshamn/Norvik och Södertälje. Vägen är en viktig länk på Södertörn och binder samman väg 73 med E4/E20 och idag går stor del av godset till och från Nynäshamn via denna väg. Vägen är dock mycket bristfällig och lämpar sig inte för tung trafik, både vad gäller framkomlighet och ur säkerhetssynpunkt med dåligt utrymme för oskyddade trafikanter. Enligt Trafikverket är inte heller väg 259 lämpad för den stora mängd tung trafik som idag trafikerar vägen, och dessutom är den en av det mest olycksdrabbade vägarna i länet.

Som nämns ovan kommer Stockholm Norvik avlasta den nationella infrastrukturen, men lokalt och regionalt kommer fler lastbilstransporter på sikt genereras för transporter till slutdestinationen. Detta ställer krav på transportsystemet lokalt och regionalt. Beräkningar i en pågående utredningsom utförs av M4Traffic på uppdrag av Stockholms Hamnar, visar att vid öppningsåret kan 160 000 lastbilar per år (438 lastbilar per dygn) trafikera det regionala vägnätet till och från Stockholm Norvik. Den största delen av dessa transporter omflyttning av redan befintlig trafik i Stockholmsregionen, från



Frihamnen i Stockholm och Nynäshamns hamn till Stockholms Norvik. Initialt handlar det alltså inte handlar om några större volymökningar av transportererna i regionen, utan snarare en förändring av godsflödena som nu nyttjar infrastrukturen söder om Stockholm i större utsträckning. På längre sikt, och i takt med att Stockholmsregionen växer, kommer dock volymerna på Norvik öka och så även de lokala och regionala transportererna. Fullt utbyggd kan upp till 350 000 lastbilar om året (960 lastbilar per dygn), trafikera vägnätet.

Mot bakgrund av detta är det högst bekymmersamt att det i förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 framgår att kostnaden för Tvärförbindelse Södertörn i princip fördubblas, att finansiering för projektet saknas och att projektet fördröjs och kommer vara färdigställt efter 2029. Som nämnt ovan kommer Stockholm Norvik att öppna för trafik 2020. Det innebär att under åtminstone en 10-årsperiod kommer trafiken till och från hamnen att belasta det befintliga transportsystemet, i hög utsträckning väg 225.

I förslaget framgår vidare att Trafikverket har för avsikt att utreda införandet av en infrastrukturavgift vilken eventuellt kan tidigarelägga genomförandet. Stockholms Hamnar anser att detta förslag är mycket alarmerande. En infrastrukturavgift på Tvärförbindelse Södertörn kan minska incitamenten för den tunga trafiken att välja tvärförbindelsen, och riskerar istället att styra den tunga trafiken *bort från* Tvärförbindelse Södertörn och istället mot den kortare sträckan på väg 225. Att avgiftsbelägga tvärförbindelsen blir dessutom i realiteten en avgift för att transportera gods till och från Stockholm Norvik och då motsvarande avgifter inte finns på landinfrastruktur till andra hamnar kan en sådan statlig avgift snedvräta konkurrensen mellan Stockholm Norvik och andra hamnar.

Tvärförbindelsen har redan tidigare utretts och försenats. Det är nu av högsta vikt att finansieringen för Tvärförbindelsen säkras och att projektet genomförs enligt den hittills gällande tidplanen, dvs. med byggstart 2020 och ett planerat färdigställande 2026. God framkomlighet och kapacitetsstark infrastruktur är a och o för transportsystemet i Stockholm/Mälardalsregionen. Tvärförbindelse Södertörn är en länk i ett större system, som kopplar ihop Stockholm Norvik med såväl gods- och logistikcentra i Stockholmsregionen som med de nationella godstransportflödena. Därmed är den också en nödvändig del i gods- och varuförsörjningen i Stockholm/Mälardalsregionen.

Otydlighet om farlederna till Stockholm - Horstensleden

I den nu gällande nationella planen för transportsystemet 2014–2025 är Horstensleden utpekad som en s.k. namngiven brist för vidare utredning. Under andra halvan av 2016 genomfördes en åtgärdsvalsstudie som studerade farlederna till Stockholm och rapporten



Åtgärdsvalsstudie – Farleder till Stockholm (TRV 2016/23963) presenterades 2017-02-09. Slutsats i rapporten är att utöver Steg 1 och Steg 3-åtgärder enligt fyrstegsprincipen, såsom åtgärder i Furusundsleden, bör en ny farled – Horstensleden – byggas. Vidare bör, enligt rapporten, även Sandhamnsledens inre del anpassas för längre fartyg. Den samhällsekonomiska bedömningen för Horstensleden resulterade i en lönsamhet med en nettonuvärdeskvot på 2,70 kr, vilket innebär att för varje investerad krona erhålls 2 kr och 70 öre i olika nyttor, utöver den investerade kronan.

Horstensleden är ett viktigt objekt, inte bara för besöksnäringen utan även ur ett miljö- och klimatperspektiv. Trenden på den internationella kryssningsmarknaden är att fartygen ökar i storlek och idag kan de större fartygen endast anlöpa Stockholm genom Furusundsleden. Furusundsleden är dessutom den primära farleden för den reguljära färjetrafiken och den höga belastningen i farleden innebär att strandlinjer utsätts för erosion. Inseglingen via Furusundsleden är dessutom betydligt längre än via Horstensleden och Sandhamnsleden. Enligt Trafikverket åtgärdsvalsstudie är omvägen via Furusundsleden ca 50 distansminuter längre enkel resa, vilket motsvarar ca 90 km, och denna omväg genererar ökade utsläpp av koldioxid med ca 18 000-20 000 ton per år. Utöver detta tillkommer även ökade utsläpp av kväveoxid, svavel etc.

Kryssnings- och färjetrafiken har stor betydelse för framför allt besöksnäringen i Stockholmsregionen och bidrar årligen med 5,5 miljarder i intäkter. Besöksnäringen är en näring på stark frammarsch. Enligt Tillväxtverket växte turismens exportvärde (utländska besökares konsumtion i Sverige) med 12,7 procent eller 13,5 miljarder kronor under 2016. Sveriges totala export av varor och tjänster ökade med 1,9 procent under samma period. Tillgänglighet till såväl stadsmiljö som naturområden, gärna från vattnet, måste säkerställas i regionen för att besöksnäringen fortsättningsvis ska kunna vara stark.

I nu liggande förslag till nationell plan finns Horstensleden med som en av de investeringar som övervägts för planförslaget som motsvarar ökningen av medlen för namngivna investeringar (en ökning med 10 %). Dessa objekt har inte prioriterats i planförslaget då de inte anses vara tillräckligt mogna, de åtgärder brister med lägre prioritering eller de har en hög kostnad eller samhällsekonomiska effektiviteten är svårbedömt på grund av stora osäkerheter.

Men vad detta faktiskt innebär för Horstensleden – ett objekt som fortfarande är en brist, har hög samhällsnytta, som kan bidra till den så viktiga besöksnäringen samt minska miljö- och klimatpåverkan från sjöfarten – är tämligen oklart. Blir Horstensleden aktuell först om planeringsramen skulle utökas? Innebär det att Horstensleden står på reservlistan om andra objekt faller ur planen? Och hur kommer Horstensleden att hanteras i den kommande planeringen? Stockholms Hamnar önskar ett tydliggörande från



Trafikverket vad som avses med Horstensleden och när en planerat genomförande är tänkbart.

Nationella planen utgår inte från EU:s prioritering av hamnar

I syftet att stärka och länka samman EU:s transportinfrastruktur och skapa ett effektivt och hållbart transportsystem arbetar EU med att utveckla det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T). Inom ramen för detta arbete har EU pekat ut drygt 100 hamnar – av totalt ca 1200 kommersiella hamnar - som strategiskt viktiga och särskilt prioriterade. Fem av dessa ”corehamnar” – Luleå, Stockholm, Göteborg, Malmö och Trelleborg – ligger i Sverige. Dessa hamnar ingår i det stomnät av strategiskt viktig betydelse för EU:s transportsystem och enligt TEN-T riktlinjerna (1315/2013) och medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att stomnätet ska kunna utvecklas så att det överensstämmer med bestämmelserna i riktlinjerna.

Omkring 90 procent av godset till och från Sverige går via hamnarna. Enbart de fem corehamnarna i Sverige står för ca 40 procent av godset. Siffror från 2014 visar att de fem svenska corehamnarna gemensamt hanterar 60 procent av de totala RoRo/RoPax volymerna, 62 procent av containervolymerna och närmare 50 procent av passagerarvolymerna. Corehamnarna är alltså av stor betydelse för såväl svensk industri som besöksnäring genom de många färje- och kryssningspassagerare som passerar hamnarna varje år. Corehamnarna är därmed viktiga pusselbitar i Sveriges tillväxt och konkurrenskraft.

Stockholms Hamnar, tillsammans med de övriga corehamnar, har i flera sammanhang framfört och betonat vikten av att den svenska infrastrukturplaneringen måste utgå från de prioriteringar som satts ut inom EU inom ramen för TEN-T. Sjöfarten är internationell och därför krävs ett gränsöverskridande/internationellt/EU-perspektiv i planering av transportinfrastruktur som innefattar hamnar, landanslutningar till hamnar och farleder. Trafikverket har inte tagit hänsyn till att det i ”*Underlagsrapporten till Inriktningsunderlag 2018 – 2029, Sjöfart*” står att Trafikverket skall ta hänsyn till Core/TEN-T i den kommande infrastrukturplaneringen. Därför högst beklagligt att Trafikverket inte använt TEN-T som grund i prioriteringarna av de statliga investeringarna i den nationella planen.

I underlagsrapporten ”Förbättra förutsättningarna för näringslivet” anges att ett utpekande av strategiska hamnar bör ske utifrån hamnens strategiska funktion i godstransportsystemet, och att utpekandet ska göras utifrån olika segment. Detta innebär i praktiken en fjärde modell för utpekande av hamnar som läggs till listan av strategiska hamnar från Hamnstrategiutredningen (2007), centrala hamnar från Kapacitetsutredningen (2012) samt core- och comprehensive hamnar inom TEN-T.



I det kommande arbetet är det viktigt att det tas fram en tydlig strategi och politik som ligger i linje med EU:s prioriteringar och där core-begreppet blir ett tydligt prioriteringsverktyg när det gäller infrastruktursatsningar i Sverige. I Sverige finns det idag drygt 50 allmänna hamnar och utöver det industrihamnar och övriga lastageplatser, vilket är ett mycket stort antal om man ser till den infrastruktur både till lands och till sjöss som behövs för att hålla dessa hamnar öppna. I det kommande arbetet krävs en tydligare prioritering för att resurser och nödvändiga åtgärder ska kunna koncentreras till de gods- och passagerarnav som ur ett nationellt och internationellt perspektiv är av störst betydelse.

Östlig förbindelse

Stockholms Hamnar noterar att Östlig förbindelse utgår ur den nationella planen. Stockholms Hamnar konstaterar att om den sista delen i ringleden inte blir av saknas en viktig pusselbit i Stockholmsregionens transportsystem och miljöstadsdelen Norra Djurgårdsstaden riskerar att belastas med tung trafik som annars effektivt kunnat ledas ut vägnätet.


Johan Castwall
VD