

Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

## REMISSYTRANDE ÖVER

### Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 N2017/05430/TIF

Oxelösunds Hamn AB är en privat hamn som ägs av SSAB Svenskt Stål AB och Oxelösunds kommun till lika delar. Bolaget är ett helintegrerat hamn- och stuveriföretag som verkar i Mälardalens utkant.

#### Remissvaret i sammanfattning:

Om de transportpolitiska målen ska nås och sjöfarten kunna vara den möjliggörare som dess inbyggda potential erbjuder så måste fyrstegsprincipens två första steg få en sammanhållande och samordnande resurs som tillsammans med marknadens aktörer kan exploatera möjligheten med en utökad närsjöfart från norra Europa in i Östersjön och upp längs norrlandskusten.

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet är mycket vag i hur fyrstegsprincipens första två steg ska appliceras för att få till alternativa transportrutter och en utökad användning av dem. Vi hade förväntat oss att Trafikverket var berett att ta ett samordnande ansvar för att hitta och stödja sådana lösningar. Planen bör utökas med åtagandet att tillsätta en nationell samordnare för ökad närsjöfart.

#### Fyrstegsprincipen

Vi tar i vårt remissvar avstamp i planens syfte att bland annat främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Vi är övertygade om att en sådan överflyttning är möjlig men att den kräver kraftfulla åtgärder inom fyrstegsprincipens första två steg:

1. Tänk om  
Överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
2. Optimera  
Genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen

Den första principen innebär att vi måste kunna släppa befintliga paradigmer som det att hamnarna på västkusten är en nödvändig nationell tillgång för landets industri därför att dagens tågpendlar går dit.

Det kräver även att man hittar mekanismer som styr om transportrutterna med lastbil och trailer som idag passerar nationsgränsen i Skånehamnarna och på Malmö-Köpenhamnsbron för vidare transport mot Stockholm-Mälardalen och upp längs Norrlandskusten och kanske över till Finland. Ett alternativ är att göra en förlängd sjöresa längre in i Östersjön och upp längs Norrlandskusten innan godset forslas vidare på gummihjul eller med järnvägsvagn.

Den pågående arbetsmarknadskonflikten i Göteborgs hamn visar att det nationella transportsystemet är mycket robust. Konflikten som är olycklig i sig har visat att stora volymer av blå containers och

enhetsgods snabbt hittar andra transportvägar. I nedanstående tabell 1 har förändringen i nio ostkusthamnar ställts i relation till förändringen av containerhanteringen i Göteborgs hamn. Förändringen i marknadsandel för respektive grupp är färgmarkerad. Exemplet visar att transportsystemet har stor elasticitet och att det går att åstadkomma förändring som styr mot andra transportrutter och transportsätt än de som gällande paradigmen föreskriver. Här har fyrstegsprincipens andra steg använts, om än oplanerat.

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet är mycket vag i hur fyrstegsprincipens första två steg ska appliceras för att få till alternativa transportrutter och en utökad användning av dem. Vi hade förväntat oss att Trafikverket var berett att ta ett samordnande ansvar för att hitta och stödja sådana lösningar. Planen bör utökas med åtagandet att tillsätta en nationell samordnare för ökad närsjöfart.

Tabell 1

<b>OSTKUSTHAMNARNA I RELATION TILL HELA RIKET</b>						
	<b>Hanterad volym, kton</b>			<b>Hanterade containers, antal</b>		
<b>Hamn</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>Q12 2017</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>Q1-2 2017</b>
Gävle	5575	4591	2731	80002	93253	57073
Kvarken/Umeå	1835	2022	977	9251	10041	7186
Mälarhamnar	2496	2401	1254	7295	8517	4242
Norrköping	3563	3798	2402	24476	44506	27991
Oxelösund	5851	5634	2984	10316	6452	3884
Piteå	1680	1654	827	7658	11409	5066
Stockholm	7714	8399	3355	34147	36154	18667
Sundsvall	2116	2165	992	11450	14883	11282
Södertälje	1017	1062	569	8083	6968	3452
Summa	31847	31726	16091	192678	232183	138843
Riket	130911	132918	66488	861509	898942	452976
Marknadsandel, %	24,3	23,9	24,2	22,4	25,8	30,7
Göteborg				477706	470881	198426
Marknadsandel, %				55,4	52,4	43,8

## Omvärldsförändringar

Ett nytt transportlandskap växer fram. Mälardalens unika regionala demografi och dynamik kommer att innebära allt större transportvolym. Både konsumtions- och produktionskraften ökar ordentligt i Stockholm – Mälardalen. Det ligger i linje med det som kan kallas framväxten av en megastad om än i mindre format. Samma mönster återfinns på östra sidan av Östersjön. Det ger Östersjöregionen en helt unik och drivande dynamik med en fantastisk potential som endast hotas av instabil geopolitik, bostadsbrist eller svaga varuförsörjnings-kedjor.

## THE ALL INCLUSIVE PORT

Eftersom utländska lastbilar inte ingår i svensk statistik är vägnätet mer belastat än vad beräkningarna visar. Det betyder att fler transporter än vad som tidigare beräknats skulle kunna ta vattenvägen i stället. Kraftigt ökad e-handel med utlandet och det nya konsumtionsbeteende som växer fram lägger grunden för en framtida transportkollaps om inget görs. Transportvolymerna kommer att öka kraftigt de närmsta åren. Om inte gods kan lastas om till vattenvägen med ökad närsjöfart så riskeras Mälardalens tillväxt och välfärd.

Närsjöfarten från nordeuropeiska hamnar upp i Östersjön har den största potentialen att lasta av landtransporterna. Vi har nu flera goda exempel som visar att det fungerar i praktiken. Både roro-trafiker och konventionella lolo-trafiker som går på Oxelösunds Hamn visar nyttan och möjligheten. Trailers, transportkassetter och 45 fots palletwide containers är utmärkta lastbärare för att snabbt byta från land-till sjötransport. Den konventionella feedertrafiken med internationella containers till och från de stora hubbarna i Europa gör samma nytta. Vattenvägen utnyttjas längre väg och avlastar landinfrastrukturen.

Om de transportpolitiska målen ska nås och sjöfarten kunna vara den möjliggörare som dess inbyggda potential innebär så måste fyrstegsprincipens två första steg få en sammanhållande och samordnande resurs som tillsammans med marknadens aktörer kan exploatera möjligheten med en utökad närsjöfart från nord Europa in i Östersjön och upp längs norrlandskusten. Tillsätt en nationell samordnare som har att verka för att sjöfartens andel av det nationella transportarbetet ska öka alternativt att närsjöfarten som är internationell ska avlasta det nationella transportarbetet.

