

Ola Hjärtström, 011-25 06 55
ola.hjartstrom@nhs.se

Datum
2017-11-28

Er ref
N2017/05430/TIF

Näringsdepartementet

Yttrande över Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029, N2017-05430-TIF

Norrköpings Hamn AB har getts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag till nationell plan för transportsystemet.

Sammanfattande synpunkter

Vi vill inledningsvis kommentera att förslaget är omfattande och väl genomarbetat. Vi gläds åt att konstatera att flera långsiktiga projekt som berör Norrköping och Norrköpings hamn finns medtaget, i form av Ostlänken, E22 förbifart Söderköping, Kardonbanan, åtgärder på godsstråket genom Bergslagen, Hallsberg-Mjölby och på Rv 55/56. De är alla viktiga objekt för Norrköpings hamns utveckling. Därtill lyfts sjöfarten generellt fram som en långsiktig möjliggörare.

Nyligen inleddes bygget av den elektrifierade järnvägsanslutningen Kardonbanan till Norrköpings hamn. Detta är mycket positivt och efterlängtat, och relaterar till den tidigare genomförda breddningen och fördjupningen av farleden till hamnen. Farledsprojektet har haft positiv effekt för Norrköpings hamn, med en kraftig tillväxt och en väsentlig ökning av fartygsstorleken till hamnen under senare år. Kardonbanan skapar ytterligare kapacitet och attraktionskraft. Mot bakgrund av detta anser vi att objektet ”tvärförbindelse E4/E22 i Norrköping” behöver prioriteras högre i planen, för att skapa full effekt av den intermodala knutpunkten i Norrköpings hamn. Godshanteringen och trafikutbudet har växt betydligt sedan genomförande av åtgärdsvalsstudien för ”tvärförbindelse E4/E22”, och förutsättningarna för väganlutningen bör anses än mer gynnsamma idag.

Sjöfarten till och från svenska hamnar har upplevt en strukturförändring under senare år, där syd- och ostkusthamnarna ökat sina marknadsandelar. Utvecklingen är särskilt påtaglig inom containersegmentet, där utbudet av tidseffektiva och konkurrenskraftiga feeder- och direktlinjer ökat väsentligt i östersjöområdet.

I förslaget till nationell plan konstateras att fyrstegsprincipen är vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar. Intentionen med denna princip är lovvärd i syfte att analysera och besluta om bästa lösningen på ett trafikproblem. Vi anser dock att fyrstegsprincipens första två steg måste väga tungt i analysen, och att sjöfartens möjligheter och kapacitet i detta sammanhang måste beaktas i större utsträckning. Genom enkla åtgärder kan

hamnar och sjöfart medföra ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen, innan ombyggnationer eller större nyinvesteringar görs.

Farleden i Göteborgs hamn är utpekad i förslaget som en brist, där Trafikverket i ett senare skede kan komma att prioritera framtagande av ett fördjupat underlag. Vi är positiva till den ansats med fyrstegsprincipen som Trafikverket har till bedömning av stora infrastrukturprojekt, men anser att riktigheten i den åtgärdsvalsstudie och påföljande rapport som tagits fram av Trafikverket ("Kapacitetshöjning av farled och hamn – Göteborg") kan ifrågasättas vad gäller underlag, kalkylparametrar och slutsatser kring samhällsekonomisk nytta. Vid en fortsatt prövning av den brist som påtalats, så anser vi att redan framtagna underlag skall revideras och fördjupade underlag baseras på aktuella och rättvisande marknadsunderlag och kalkylparametrar.

Vi är positiva till planens syfte att främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Vi står bakom de exempel på styrmedel som föreslås, som kan ge effekt för överföring från väg till järnväg och sjöfart, där vi dock anser att det saknas förslag på åtgärder för att påskynda införande av den föreslagna lösningen med eco-bonus för sjöfarten.

För att bättre nyttja sjöfartens lediga kapacitet, och öka sjöfartens andel av det nationella transportarbetet, föreslår vi att det tillsätts en nationell samordnare med syfte att verka långsiktigt för detta mål.

För Norrköpings Hamn AB



Henrik Åkerström
Verkställande direktör