



Näringsdepartementet

n.registrator@regeringskansliet.se

n.nationellplan@regeringskansliet.se

Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 - 2029

Sammanfattning

Sjöfartsverket stödjer den satsning på sjöfartens infrastruktur som Trafikverket föreslår i sitt förslag till nationell plan för infrastrukturen, men bedömer att vissa av satsningarna behöver tidigareläggas och att ambitionsnivån avseende satsningar på sjöfarten på vissa håll behöver öka.

Sjöfartsverket föreslår att genomförandet av åtgärder i farlederna till Luleå hamn får en tidigare start än det i planen föreslagna år 2024. Projektets höga angelägenhetsgrad, god samhällsekonomiska nytta, höga mognadsgrad samt möjligheter till EU-finansiering för investeringen motiverar en tidigareläggning av projektets genomförande, då transportköparna anmält att kapacitetsbrist redan nu råder i gruvnäringens transportnät.

Sjöfartsverket stödjer vidare satsningen på åtgärder i Trollhätte kanal och sluss, men anser att en större del av åtgärderna på grund av anläggningens tekniska skick bör genomföras under planperioden.

Sjöfartsverket föreslår att Hjulstabron i Mälarfarleden mellan Södertälje och Västerås åtgärdas i första delen av planperioden, då en flaskhals annars byggs in i den moderna farleden och riskerar medföra att beräknade effektmål inte uppnås.

Sjöfartsverket stödjer också behovet av vidare utredning av farlederna till Stockholm och Göteborg. Dessa farledsutredningar behöver initieras i närtid inom ramen för nuvarande planeringsram för att hinna färdigställa beslutsunderlag inför nästa åtgärdsplanering.

Den höjning investeringsramen som planförslaget omfattar innebär en risk för resursbrist på såväl konsult- som entreprenadsidan. För muddringsprojekt utnyttjas till större delen andra resurser än för projektering och genomförande av åtgärder på väg- och järnväg, vilket innebär att satsningar på denna typ av sjöfartsåtgärder bedöms kunna genomföras utan att kostnadshöjningar orsakade av resursbrist, samtidigt som muddringsåtgärder inte heller bidrar till att skapa resursbrist med risk för åtföljande kostnadshöjningar som konsekvens.

Datum
2017-11-13

Vår beteckning
17-01201

Sjöfartsverket välkomnar Trafikverkets ambitionshöjning avseende forskning och innovation inom transportområdet och stödjer den särskilda satsning på digitalisering inom alla trafikslag som Trafikverket föreslår. Sjöfartsverket gör bedömningen att behovet av FoI inom sjöfartsområdet uppgår till närmare 200 miljoner kronor per år.

Sjöfartsverket saknar slutligen konkreta förslag till hur överflyttning från vägtrafik till sjöfarten kan förverkligas, främst genom ekonomiska styrmedel, men även fysiska åtgärder som bidrar till att möjliggöra regeringens målsättning.

Bakgrund

Sjöfartsverket anser att Trafikverket gjort ett förtjänstfullt arbete med föreliggande plan för transportsystemet 2018-2029 och instämmer i att transportsystemet står inför stora utmaningar. Transportbehovet bedöms enligt Trafikverket öka kraftigt och hamnarna beräknas öka sin omsättning med 46 procent samtidigt som sjöfartens inrikes transporter förväntas närmast fördubblas fram till 2040, från dagens 40 till 74 miljarder tonkilometer. En stor del av ökningen anges bestå av behov till följd av gruvbrytning i norra Sverige, vars utleveranser initialt transporteras på järnväg. Sverige levererar cirka 90 procent av den inom EU producerade järnmalm, vilket utgör cirka 85 procent av hela den svenska produktionen. Malmexporten innebär ett behov av att kunna vidaretransportera motsvarande volym även genom hamnar och i farleder. Även skogsindustrins export bedöms kräva åtgärder i farleder och hamnar under planperioden.

Sjöfartsverket har levererat underlag till inriktningsplaneringen samt föreslagit åtgärder och objekt till åtgärdsplaneringen i samband med framtagande av föreliggande nationella plan. De åtgärder som vanligen genomförs i farleder syftar till att förbättra säkerhet, kapacitet och tillgänglighet. Genom dessa åtgärder förbättras ett flertal faktorer i transportsystemet positivt, såsom minskade utsläpp genom större och mer energieffektiva fartyg, ökad säkerhet med mindre risk för skador på människa hälsa och miljö samt förbättrad konkurrensförmåga för svensk exportindustri genom förbättrad tillgänglighet och sänkta transportkostnader.

Lågvärdigt gods är som konstateras i planen mer känsligt än högvärdigt vad avser transportkostnaden, med större utfall ju längre sträcka godset transporteras. För att nå lönsamhet krävs större fartyg som är väsentligt mer energieffektiva än mindre fartyg, vilket långsiktigt också ger positiva effekter på miljön. Det är därför av stor betydelse att sjöfartsåtgärder som möjliggör transporter med större fartyg ges utrymme inom såväl kategorin namngivna åtgärder som trimningsåtgärder.

Datum
2017-11-13

Vår beteckning
17-01201

De näringsgrenar där sysselsättningen växer mest är turistnäringen och gruvindustrin. Båda dessa grenar har ett stort beroende av fungerande sjöfart, vilket innebär behov av kapacitetshöjande åtgärder i transportsystemet för växande kryssningsfartyg samt bulkfartyg för malmexport.

Sjöfartens bidrag till ett samhällseffektivt transportsystem

Trafikverkets redovisar att målet är att minska klimatpåverkan från infrastrukturen med 15 procent till 2020 och 30 procent till 2025 jämfört med 2015 års nivå. Visionen är en klimatneutral infrastruktur senast 2045. Sjöfartsverket bedömer att det finns en stor potential att minska beroendet av fossilt bränsle även för sjötransporter, och ett antal projekt pågår redan i landet. Exempel är eldrivna passagerarbåtar för kollektivtrafik i storstäderna, större passagerarfärjor har anpassats eller beställts för gasdrift, Trafikverkets vägfärjor konverteras där så är möjligt till eldrift, ett antal roro- och passagerarfärjor över Öresund har konverterats till el- eller hybriddrift, en färjelinje mellan Norge och Strömstad planerar för en ny generation fartyg med diesel-el-hybriddrift samt landanslutning till elnätet för såväl energiförsörjning till kaj som laddning av batterier för framdrivning i skärgården. För att ytterligare driva på utvecklingen och förverkliga visionen om en klimatneutral infrastruktur bedömer Sjöfartsverket att riktade stödåtgärder krävs. Förutom satsningar på forskning och innovation (FoI) behövs stöd till infrastruktur för lokal distribution av miljövänliga bränslen och fossilfri energi.

Möjligheterna att använda sjötransport för distribution inom storstädernas centrala delar bör fortsatt utredas och genomföras, då det i många fall finns såväl vatten som kajer att använda för ändamålet. I stora delar av Europa används pråmar och mindre fartyg för distribution av dagligvaror och avfall samt vid förflyttning av schaktmassor och byggnadsmaterial i storstadsområden där trafiksituation och kapacitetsbrist i det landbaserade transportsystemet diskvalificerar andra transportlösningar. I Sverige har detta skett till exempel vid transport av tunnelelement till Citytunneln och transport av sprängsten från byggandet av Förbifart Stockholm, vilket får ses som vägvisare och steg i rätt riktning.

Underhållskostnaden på farledssystemet, till skillnad från väg och järnväg, är i princip oberoende av trafikering och trafikintensitet. Detta innebär i förlängningen att om mer tunga transporter flyttas över på sjöfart sjunker också underhållskostnaden på väg och järnväg till följd av minskat slitage, dock utan att förändra kostnaden för underhållet av berörda farleder. Ett positivt exempel på möjliggörande av överflyttning från land till sjö genom längre sjötransport är den nyetablerade container- och rorohamnen Norvik i Nynäshamn, avsedd för omlastning till andra fartyg samt gods destinerat till och från Mälardalen.

Datum
2017-11-13

Vår beteckning
17-01201

Långsiktigt bedöms denna typ av omflyttningar kunna innebära stora besparingar för samhället samt stora vinster för miljön.

Kapacitetsutredningen 2011-2012 konstaterade att de ekonomiska förutsättningarna för trafikslagen behöver harmoniseras för att skapa ökad konkurrensneutralitet, bland annat genom åtgärder i steg 1 och 2 enligt fyrstegsprincipen. Kapacitetsutredningen saknade i stort sett förslag på åtgärder, och sådana har därefter inte heller tagits fram i någon större utsträckning. Också i förslaget till Nationell Plan saknas i stort sett konkreta förslag på åtgärder och styrmedel för att uppnå denna konkurrensneutralitet.

Regeringen gav 2016 Sjöfartsverket i uppdrag att utreda möjligheterna för utökad kust- och inlandssjöfart. Förutsättningar finns att utveckla kust- och inlandssjöfart, men för att detta skall bli verklighet krävs insatser i såväl farleder och lastageplatser som att genom riktade FoI-insatser utveckla system för omlastning mellan kusttonnage och andra transportslag. De stora fördelarna med sjötransport, även i korta transportrelationer, ligger i jämförelsevis stora sändningsstorlekar med låg energiförbrukning per transporterad enhet, låga underhållskostnader på infrastrukturen samt uteblivna trafikinfarkter och slitage på vägnätet.

Namngivna sjöfartsåtgärder

Med hänsyn till den hårda gallring som framtvings på grund av skillnaden i kostnad mellan föreslagna åtgärder och tillgängliga medel, anser Sjöfartsverket att Trafikverket i stort gjort väl motiverade prioriteringar vad avser sjöfartsobjekt i planförslaget.

De cirka 100 miljarder SEK med vilka regeringen utökat utgiftsramen, innebär att resursbrist bedöms kunna uppstå på såväl konsult- som entreprenadsidan under kommande planperiod. Projektering, men framförallt genomförande av muddringsåtgärder, sker till största delen med andra resurser än åtgärder på väg och järnväg. Det finns idag inga större muddringsföretag med sin bas inom landet, utan dessa åtgärder är istället beroende av situationen på den internationella marknaden. Detta innebär att satsningar på sådana sjöfartsåtgärder inte bidrar till den överhettning som i ett nationellt perspektiv kan leda till ökade kostnader, utan istället kan genomföras till kostnader som regleras av tillgång och efterfrågan på en internationell marknad. Muddringsåtgärder varken påverkar eller påverkas således av den eventuella kostnadsutveckling som den ökning av investeringsramen regeringen fastslagit kan komma att innebära.

Sjöfartsverket konstaterar att kriterierna för vilka åtgärder som skall prioriteras är tydligt beskrivna. Samhällsnyttan är en viktig parameter vid åtgärdsval. Sjöfartsverket har ingen avvikande uppfattning i detta, men har under arbetet med

Datum
2017-11-13

Vår beteckning
17-01201

åtgärdsplaneringen konstaterat att samhällsekonomiska analyser och samlade effektbedömningar i olika projekt inte utförts på ett helt enhetligt sätt. Sjöfartsverket har fortlöpande fört diskussioner med Trafikverket i denna fråga och samsyn råder mellan myndigheterna att en fördjupad studie bör genomföras i syfte att standardisera sättet att utföra dessa analyser för att bättre kunna jämföra kalkylerna för sjöfartsobjekt med de etablerade processer som används vid beräkning av samhällsnyttan för väg- och järnvägsåtgärder.

De namngivna åtgärder som prioriterats för genomförande inom planperioden är färdigställande av det pågående arbetet i Södertälje kanal och Mälarfarterna, genomförande av kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder i farlederna till Luleå (projekt Malmporten), genomförande av åtgärder i Landsortsfarleden till Södertälje, samt framtidssäkring av Vänersjöfarten genom bland annat nya slussar i Trollhätte kanal. Sjöfartsverket föreslår dock vissa tidsmässiga justeringar för genomförandet i förhållande till planförslaget.

Genomförandet av åtgärder i **farlederna till Luleå, Projekt Malmporten**, föreslås få tidigare start än det i planen föreslagna år 2024. Projektet har en god samhällsekonomisk nytta (nettonuvärdeskvot 1,26). Projektet bedöms ha såväl lagakraftvunnen miljödom som ett medfinansieringsavtal på plats under våren 2018. Projektets höga angelägenhetsgrad och mognadsgrad motiverar att projektet planeras in för genomförande tidigare under planperioden, då näringslivet redan nu anmält att kapacitetsbrist råder i gruvnäringens transportnät. Projekteringsarbetena bedöms kunna vara avslutade 2019, vilket gör det möjligt att upphandla entreprenadarbeten under 2020 med möjlig byggstart från 2021, förutsatt att finansiering finns på plats. Projektet relaterar väl till kapitel 2.3 *Trafikutveckling*, där prognosen för norra Sverige anger att en stor del av ökningen på järnväg består av nya transportbehov till följd av utökad gruvbrytning. Dessa volymer går till största delen på export och skall således transporteras vidare med fartyg, till stor del från Luleå hamn. Eftersom Luleå hamn är en stomhamn inom TEN-T bedöms möjligheterna att få EU-finansiering till projektet som goda. Sjöfartsverket har under innevarande månad notifierats om att LKAB's utskeppning av järnmalm kommer att öka med 1 miljon ton per år från Luleå med start 2018. Utöver detta finns långt framskridna planer på att åter starta brytningen i före detta Northlands dagbrott i Kaunisvaara, med en ytterligare tillkommande planerad årsvolym om cirka 2 miljoner ton malm med utskeppning via Narvik. Detta påverkar kapaciteten på Malmbanans norra omlopp vilket därmed ökar behovet av utskeppningskapacitet i södra omloppet över Luleå hamn.

Pågående arbeten i **Södertälje kanal och Mälarfarterna** fortgår, med planerat färdigställande 2019. Projektet kommer dock inte att nå sitt effektmål förrän **Hjulstabron** som korsar farleden mellan Södertälje och Västerås åtgärdats. Denna

Datum
2017-11-13

Vår beteckning
17-01201

Åtgärd har tagits upp för genomförande om anslaget ökas med 10 procent, men inte inom ramen för ordinarie anslag. Detta innebär att vare sig den statliga farleden eller de allmänna hamnarna i Västerås och Köping uppnår sin avsedda kapacitet under planperioden genom att den fartygsstorlek som kanal, sluss och farled anpassats för inte kan trafikera. Sjöfartsverket föreslår därför att åtgärdandet av Hjulstabron prioriteras för genomförande under den första delen av planperioden. Det är först vid ett genomförande av hela projektet som en full effekthemtagning kan göras genom att de miljö- och kostnadsmässiga fördelar som kalkylerad fartygsstorlek ger kan utnyttjas till fullo.

Åtgärderna i **Trollhätte kanal/Vänersjöfarten** har finansierats till 50 procent (ca 1 700 MSEK) inom planperioden. Återstående del har skjutits till kommande planperiod. Sjöfartsverket bedömer att anläggningens tekniska skick, med fokus på dammsäkerheten, är sådant att en större del av arbetena bör genomföras inom planperioden, i enlighet med den bedömning Sjöfartsverket redovisade under åtgärdsplaneringen. Med nuvarande kunskapsläge bedöms ca 70 procent av åtgärderna sett till kostnaden kräva genomförande inom planperioden utan att riskera dammsäkerheten och större driftstopp. Detta bör justeras i planförslaget. Sjöfartsverket reserverar sig dock för att kommande tekniska besiktningar av de nu över 100 år gamla slussarna kan kräva en ytterligare tidigareläggning av genomförandeplanen än vad som föreslås ovan.

Namngivna brister för vidare utredning

En översyn av **farlederna till Stockholm inkluderande Horsstensleden** är upptagen som åtgärd för genomförande i det fall anslaget höjs med 10 procent. Sjöfartsverket ser den fortsatta utredningen av föreslagna åtgärder som prioriterad och föreslår därför att detta objekt förs in i planen som *namngiven brist för fortsatt utredning* och att medel ställs till förfogande för fortsatt utredning oavsett om anslaget höjs eller ej. Åtgärderna syftar till att avlasta erosionskänsliga stränder runt Furusundsleden som sedan länge konstaterats vara påverkade av fartygstrafiken, samt att skapa en ny säker farled med väsentligt kortare resväg för de passagerare som varje sommar besöker Stockholm med de större kryssningsfartygen. Kryssningstrafiken till Stockholm är betydelsefull för regional utveckling, turism och företagande samt bidrar till betydande intäkter till samhället. Företrädare för näringsidkare i Stockholm har framfört att en ny farled med kortare skärgårdsresa och minskade mörkerrestriktioner innebär att fartygen ges längre tid till kaj och därmed skapar möjligheter för en väsentlig merförsäljning som indirekt även ger ökade intäkter för stat och kommun. Stockholms attraktivitet som så kallad turn-over port, en hamn där man byter passagerare, ökar också väsentligt med de åtföljande möjligheter detta ger till ytterligare ökning av intäkter.

Datum
2017-11-13

Vår beteckning
17-01201

Sjöfartsverket ser också positivt på att en kapacitetsökning i **farleden till Göteborg** är medtagen som namngiven brist för vidare utredning, då det bedöms angeläget att en farledsutredning genomförs snarast. Projektet kommer i förekommande fall att ha uppnått en mognadsgrad inför upprättandet av nästa nationella plan som gör att projektet kan tas upp för finansiering av genomförande av de delar som ingår i statens ansvar.

Trimningsåtgärder

Ett väl avvägt och decentraliserat farledsnät skapar möjligheter att undvika landtransporter genom att kunna frakta importgods direkt till sin målpunkt och sjötransportera exportgods direkt från sitt ursprung. Genom trimningsåtgärder i farleder som betjänar hamnar med stort uppsamlingsområde kan åtgärder genomföras som säkrar godsflödet för utrikeshandeln till en låg kostnad och stor samhällsnytta. Exempel på sådana objekt är farleden till Hargshamn, farleden till Karlskrona och farleden till Sundsvall som också nämns i planförslaget. Sjöfartsverket anser att denna typ av satsningar skapar stor samhällsnytta till en låg kostnad, och vill framföra att Sjöfartsverket och Trafikverket gemensamt utreder ytterligare åtgärder. Sjöfartsverket har ett flertal projekt under beredning samt ytterligare pågående studier av förslag till åtgärder. Det bör därför reserveras medel för dessa tillkommande trimningsåtgärder som nu befinner sig i olika faser av utredning, i syfte att öka såväl säkerhet som säkerställa näringslivets behov av transporter.

Samhällsutveckling och utmaningar

Sjöfartsverket stödjer den ökade satsning på digitalisering och Sea Traffic Management som beskrivs i planförslaget. Sjöfartsverket ställer sig bakom ytterligare satsningar på utveckling av trafikledning för sjöfarten genom vidareutveckling och operationalisering av projektet Sea Traffic Management (STM), demonstrationsverksamhet och sjöfartens digitalisering. Utvecklad trafikledning inom de enskilda trafikslagen är en viktig möjliggörare för ett sammanhållet och effektivt transportsystem för såväl passagerare som gods. Med digitaliseringen inom transportsystemet och en uppkopplad och digitaliserad infrastruktur följer en rad nya tjänster inom sjöfarten som har stor potential att effektivisera transportarbetet genom ökad säkerhet och förbättrad kostnadseffektivitet. Sjöfartsverket föreslår därför en särskild satsning på trafikslagsövergripande digitaliseringsprogram som syftar till att öka effektiviteten i hela transportsystemet genom utnyttjande av samtliga trafikslag.

Utveckling av trafikledningssystem inom respektive trafikslag (sjöfart/väg/järnväg) och integreringen av dessa bedöms vara viktigt för att

Datum
2017-11-13

Vår beteckning
17-01201

flaskhalsar skall kunna minimeras där trafikslagen korsar varandra. Att tidigt kunna fånga sjötrafiken och på detta sätt skapa god framförhållning vid t ex broöppningar bör integreras i framtagandet av ett nytt nationellt tågledningssystem.

2004 infördes globalt ett system med fartygsburna transponders som kontinuerligt skickar information om fartygets identitet, position, kurs och fart till andra fartyg, vilka också kan tas emot och utnyttjas på land. Sjöfartsverket utvecklade ett system där kustnära signaler samlas in och lagras i en databas benämnd RAIS. Denna databas ger en omfattande kunskap om sjöfartens transportrelationer, trafikmönster och trafikintensitet på individnivå i svenska farvatten och farleder, vilket har utnyttjats för planering av bland annat kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. Införandet av ett motsvarande system för vägtrafik skulle på kort tid kunna ge stor kunskap att användas i planeringen även av det landbaserade transportsystemet.

Forskning och innovation

Sjöfartsverket välkomnar Trafikverkets ambitionshöjning avseende forskning och innovation inom transportområdet. Sjöfartsverket och övriga transportmyndigheter har under senare år framfört att forskning och innovation inom sjöfartsområdet är eftersatt och ökade satsningar behövs för att på ett bättre sätt kunna effektivisera och migrera sjöfarten med övriga trafikslag och effektivisera dess omlastningspunkter. Detta kräver en satsning såväl inom sjöfarten som en satsning på att integrera sjöfarten i den intermodala logistikkedjan. Trafikverket föreslår att mellan 105 och 200 miljoner kronor årligen öronmärks för FoI inom sjöfartsområdet. Sjöfartsverket bedömer att behovet uppgår till närmare 200 miljoner kronor per år.

Regeringen framhåller i sin forskningsproposition (Prop. 2016/17:50) betydelsen av att forsknings- och innovationspolitiken bidrar till ett transportsystem med resurseffektiva och fossilfria transporter och resor. Sjöfartsverket vill understryka att mycket av den anpassning som krävs inom sjöfartsområdet för att klara utmaningen ligger i utveckling av själva trafikslaget sjöfart. Ett nära samarbete med Energimyndigheten är därför önskvärt i syfte att påskynda transportsystemets omställning till fossilfrihet.

Trafikverkets FoI-verksamhet har under 2017 strukturerats om och fått ett nytt upplägg. Sjöfartsverket konstaterar att Trafikverket i sin omstrukturering valt att fortsätta särbehandla luft- och sjöfartens FoI-frågor, och inte närma sig det sätt att indela transportforskningsfrågorna som EU har valt. Sjöfartsverkets bedömning är att den nya strukturen för FoI missgynnar ett fördjupat svensk engagemang i EU:s

Datum
2017-11-13

Vår beteckning
17-01201

FoI-samarbete, samt att den inte gagnar ett trafikslagsövergripande angreppsätt på transportsystemets gemensamma utmaningar.

I Sjöfartsverkets utredningsrapport om kustsjöfart och inre vattenvägar framgår att omlastningskostnaderna för sjöfart är höga och inte trafikslags- och konkurrensneutrala, vilket är ett stort hinder för överflyttning av gods till sjö. Sjöfartsverket efterlyser statliga satsningar på i första hand FoI-insatser för utveckling av infrastrukturlösningar som sänker dessa kostnader i syfte att uppfylla målet med överflyttning.

Övriga synpunkter på planförslaget

Rikets säkerhet

Det bör noteras att digitaliseringen också skapar möjligheter för främmande makt att i öppna system skaffa kunskaper om vårt transportsystem som gör detta sårbart i händelse av ett försämrat internationellt säkerhetsläge. Sjöfarten har historiskt i dessa situationer alltid utgjort en viktig del i landets försörjning av viktiga basvaror. Sjöfartsverket instämmer i resonemangen under 12.4.5 rörande säkerhetsskyddslagen, men saknar ett resonemang runt dessa frågor i avsnitt 1.8 Krisberedskap och totalförsvar där även sjöfartens säkerhetsfrågor berörs.

Åtgärder som påverkar användningen av transportsystemet

På flera ställen i planen betonas att syftet och målet med åtgärderna inte är att främja överflyttning från väg till andra trafikslag. Samtidigt uppfattar Sjöfartsverket att regeringens inriktning är att sjöfart ska kunna öka transporterad volym och även andel av hela transportbehovet. För att stimulera en överflyttning av gods till sjöfart behövs bland annat styrmedel. Sjöfartsverket saknar i Trafikverkets förslag till nationell plan konkreta förslag på bland annat ekonomiska styrmedel för att realisera denna överflyttning utan att kostnader för överflyttning hamnar på farledsavgiften och därmed motverkar regeringens målsättning. Sjöfartsverket efterlyser även en analys av hur planens samlade åtgärder påverkar överflyttning mellan trafikslagen.

Samhällsplanering, samverkan och kunskapsstöd

Många städer har av historiska skäl byggts upp runt hamnen, vilket i dagsläget skapar en intressekonflikt då centralt belägen mark med sjönära läge besitter ett stort värde vid exploatering för bostäder och kontor. Att flytta hamnverksamhet kan också vara en möjlighet till utveckling, då det av miljömässiga skäl kan vara lämpligt att flytta störande hamnverksamhet från innerstadsområden till mer

Datum
2017-11-13

Vår beteckning
17-01201

decentraliserade lägen. Såväl störande lasthantering som den landbaserade godstrafiken till och från hamnen ökar i takt med hamnens godsomsättning.

Det kan därför finnas skäl att i tidigt skede göra en förutsättningslös prövning om det är möjligt och lämpligt att omlokalisera hamnverksamhet till en plats som i ett längre perspektiv bättre uppfyller kraven på hållbarhet och miljöpåverkan, detta som alternativ till att bygga ut en anläggning i stadsmiljö som på sikt kommer att kräva insatser såväl för att skydda kringboende som för att tillfredsställa hamnens behov av expanderad landyta och ökat vattendjup för den växande fartygsflottan. Detta tillvägagångssätt har med gott resultat använts i bland annat Trelleborg och Ystad, och planering utifrån detta pågår även i Norrköping. Även inom ramen för Sverigeförhandlingen har ett liknande synsätt styrts vid framtagandet av de avtal som träffats med ett antal kommuner i syfte att stimulera bostadsbyggandet i strategiskt belägna stadsdelar som möjliggör arbetspendling med rimlig restider.

Sjöfartsverket föreslår därför att preciseringen av riksintresset för hamnarna, som Trafikverket har som uppgift att samordna, intensifieras och att riksintresset för alla svenska TEN-T hamnar under planperioden bör ha preciserats.

Kollektivtrafik på vatten

Sjöfartsverket noterar att planförslaget saknar ett resonemang kring kollektivtrafik på vatten, vilket är en viktig del av kollektivtrafiken framförallt i Stockholms och Göteborgs skärgårdar samt utmed Bohuskusten. Kollektivtrafik på vatten är en förutsättning för att skärgårdsbefolkningen skall kunna arbetspendla eller transportera sig till den samhällsservice som är belägen på fastlandet eller i städerna. Personer med funktionsnedsättning, barn i skolålder och äldre är ytterligare exempel på viktiga målgrupper.

Sjöfartsverket vill påtala att det finns ett behov av trimningsåtgärder i flera av de skärgårdsområden där kollektivtrafik till sjöss bedrivs idag. Dessa åtgärder består främst i sjömätning och utmärkning för att erhålla en acceptabel sjösäkerhet och tillgänglighet för denna trafik. Det finns också enstaka behov av kapacitetshöjande åtgärder i farleder som betjänar kollektivtrafiken på vatten.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhetsfrågor diskuteras i planförslaget för väg och järnväg men ej för sjöfart. Statistiken visar att omkring 30 miljoner passagerare årligen färdas i landets farleder på färjor, kryssningsfartyg och inom kollektivtrafiken. Den del av sjöfarten som står för största antalet olyckor är dock fritidsjöfarten, där Sjöfartsverket anser att FOI-medel bör avsättas i syfte att utreda möjligheterna att, i likhet med vägtrafiken, skapa en vision och uppnå ett mätbart mål för minskning

Datum
2017-11-13

Vår beteckning
17-01201

av allvarliga olyckor. Sjöfartsverket anser sammanfattningsvis att även sjöfartens trafiksäkerhetsfrågor och förslag på åtgärder fortsättningsvis bör belysas i planen.

Sjöfartsverket ifrågasätter om inte även olyckor med fordon eller fartyg lastade med farligt gods, inklusive de stora mängder petroleumbaserade bränslen som transporteras inom landet, bör räknas till trafiksäkerhetsfrågorna. I händelse av en olycka riskerar dessa ämnen att komma fritt i naturen med risk för allvarlig påverkan på människors hälsa och miljö, vilket ur flera aspekter kan motivera säkerhetshöjande åtgärder i preventivt syfte oavsett trafikslag.

I handläggningen av detta ärende som beslutats av generaldirektören Katarina Norén, har deltagit direktören för Styrning och planering Noomi Eriksson, direktören för Affärsavdelningen Ove Eriksson, chefen för FoI-enheten Magnus Sundström, chefen för Infrastrukturenheten Marielle Svan samt farledsexperten på Infrastrukturenheten Bertil Skoog, den sistnämnde föredragande.



Katarina Norén



Bertil Skoog

