

2007-12-13

D 2007/681-114

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

**Betänkandena Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet (SOU 2007:58) och Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet – ett framtidsperspektiv (SOU 2007:59)
Ert dnr N2007/8045/IR**

Regionförbundet och länets kommuner lämnar i samråd med Länsstyrelsen följande yttrande över de båda betänkandena.

Sammanfattning

Båda betänkandena redovisar tydligt vad som är de viktigaste utvecklingsfrågorna för svenska hamnar. De använda bedömningskriterierna är relevanta och bör ges en beständighet, inte minst för att klargöra spelreglerna för de hamnar som har ambition att i en kommande översyn pekas ut som strategiska. Vad som saknas är möjligen en något mer offensiv hållning vad gäller utvecklingsmöjligheter och visioner för icke utpekade strategiska hamnar.

Smålandskusten hyser flera hamnar med god livskraft vars positiva utveckling inte får hämmas till följd av den statliga hamnstrategin. Investeringar i framförallt järnväg och väg måste göra det möjligt för ytterligare hamnar att kunna kvalificera sig som strategiska.

Slutsatserna att infrastrukturinvesteringar kring strategiska hamnar gynnar utvecklingen måste även utsträcka sig till att gälla även icke utpekade hamnar. Det får inte tillåtas bli ett ständigt återkommande argument för att undanhålla regioner utan utpekade hamnar investeringar i transportinfrastruktur på land. Ett stärkt samarbete mellan hamnarna i länet är ett medel för att få investeringar i landbaserad transportinfrastruktur till regionen och ett arbete som för närvarande pågår. För att svara upp mot de ökade transportbehov, som följer av den pågående och expansiva utvecklingen i Östersjöregionen, bör Oskarshamns hamn, i samarbete med övriga större hamnar i Kalmar län, utses som strategisk hamn.

I enlighet med Sveriges Kommuner och Landsting anser vi att:

Sverige måste öka ambitionen i utvecklingen av godstransportinfrastrukturen för att behålla den internationella konkurrenskraften och därmed förutsättningarna för välfärdsutvecklingen.

Betänkandena på ett uttömmande sätt tillför ny kunskap för infrastrukturens utveckling, men att de internationella perspektiven på tillväxt borde ha belysts ytterligare.

Konsekvenserna av förslagen inte går att värdera, genom att de s.k. ”sjö- och landpakteten” i nuläget inte är preciserade.

Det bör upprättas en särskild investeringsstrategi för investeringar knutna till den nationella prioriteringen av hamnar (och rikskombiterminaler), som inte belastar utrymmet i de regionala transportplanerna.

Hamnar som inte prioriteras inte får diskrimineras, utan måste ha möjligheter att utvecklas genom egen konkurrenskraft.

Att kategorin samverkanshamnar ska omfattas av samma regelverk som övriga prioriterade hamnar.

Betänkandet Hamnstrategi

Allmänt

Syftet med att utse strategiska hamnar är bra. Att identifiera hamnader som kan prioriteras då statliga investeringar i infrastruktur görs samtidigt som de utpekade hamnarna måste uppfylla vissa åtaganden är bra, och måste ses som samhälls-ekonomiskt viktigt. De sex kriterier som använts i prioriteringsarbetet är tydliga, väl motiverade och samspelet mellan dem skulle kunna utvecklas ytterligare. Samtidigt är det vid kommande översyner värt beakta att infrastrukturkriteriet utgår från dagens standard, vilket missgynnar hamnar som i likhet med de utmed Smålandskusten ligger långt från de prioriterade nationella stråken.

Utredningen präglas av stringens. Till det bidrar inte minst redovisningssättet att först ange hamnar som kan vara strategiska och därefter från dessa välja ut ett mindre antal som idag föreslås som strategiska. Tydligheten i rapportens slutsatser och kriterier gör att det blir klart för regioner utan utpekade strategiska hamnar vilka frågor man bör satsa på och vilka områden som bör utvecklas för att någon hamn ska uppgraderas i framtiden. Det är därför viktigt att kriterierna så långt möjligt ges en stabilitet som inte hindrar ett sådant utvecklingsarbete.

Svagheten i betänkandet är att det bortser från transportinfrastrukturens betydelse för regional utveckling. Genom påståendet att marknadskrafterna styr negligeras det faktum att marknadskrafterna inte har något val. De använder den infrastruktur som stat och kommuner tillhandahåller. Genom satsningar i transportinfrastruktur skapas alltså förutsättningar för marknadens agerande. I denna mening ger betänkandet ett för ensidigt perspektiv.

Förslaget om återkommande översyn av klassificeringen bör betonas. Det ger incitament för hamnar som inte pekats ut som strategiska, att utveckla sin standard. Samtidigt ges regioner med hamnar som kan vara strategiska, möjlighet att genom samarbete på lokal och regional nivå förbättra hamnarnas förutsättningar. Att inte ha blivit utpekad som strategisk får inte bli ett ständigt återkommande argument från statens sida att undanhålla viktiga investeringar i den kringliggande infrastrukturen.

Smålandskusten hyser flera hamnar med god livskraft vars positiva utveckling inte får hämmas till följd av den statliga hamnstrategin. Investeringar i framförallt järnväg och väg måste göra det möjligt för ytterligare hamnar att kunna kvalifi-

cera sig som strategiska. Utredningen anger samarbete mellan hamnar som ett viktigt motiv för att den anslutande landinfrastrukturen ska prioriteras i planeringen på nationell nivå.

Statens ansvar för t.ex. farleder, tull och lots måste säkerställas i alla hamnar.

Betänkandet trycker på behovet av flexibilitet och handlingsberedskap inför oförväntade förändringar som kan påverka strömmarna av gods. Stora investeringar utanför storstadsområdena som kräver mycket varutransporter anges som exempel på en sådan åtgärd. Den pågående etableringen och utvecklingen av ett kinesiskt handelscentrum i Kalmar kommun är ett paradexempel på en sådan händelse som kan få genomgripande konsekvenser för transportsystemet i regionen.

Hamnarnas behov av förbättrat miljöarbete belyses på ett positivt sätt i rapporten. Hamnarnas miljöarbete är en mycket viktig del i att stärka sjötransporternas konkurrenskraft gentemot lastbilstrafiken, men också för att säkra en miljömässigt bra hantering i hamnområden och till sjöss av de stora mängder farligt gods som omsätts. Att uppmärksamma fartygstrafikens utsläpp av växthusgaser är också bra.

Alltför stor vikt bör inte läggas vid befolkningsprognoser som beslutsunderlag då strategiska hamnar utpekats. Ett sådant förhållningssätt tenderar lätt att bli till en negativ spiral (minskad befolkning – minskade investeringar – minskad befolkning...). Tvärtom kan investeringar i infrastruktur vara just det som behövs för att få negativa befolkningstal att vända.

Vad gäller översynen av reglementet för farleder avstår vi från detaljerade synpunkter men vill generellt framhålla att åtgärder som ökar framkomlighet och sjösäkerhet och som minskar risken för miljöolyckor till sjöss är mycket viktiga.

Oskarshamns hamn bör klassas som strategisk hamn -i samarbete med övriga Smålandshamnar

Oskarshamns hamn är den enda av hamnarna i länet som av utredningen anges som kvalificerad att betraktas som strategisk. Vid den fördjupade bedömningen faller dock Oskarshamns hamn utanför listan av föreslagna strategiska hamnar. I det sammanhanget måste det poängteras att utredningen begränsat sitt uppdrag jämfört med det ursprungliga direktivet och enbart tagit sin utgångspunkt i godstrafik. Hamnar som i likhet med Oskarshamns hamn dessutom har betydanden persontrafik har därmed getts ett sämre utgångsläge i bedömningen. Det kan också ifrågasättas varför en hamn (Oskarshamn) som svarar för en stor del av förbindelserna till en av Sveriges provinser (Gotland) inte per automatik ska anses vara strategisk. Dessutom bör betonas att staten själv i andra sammanhang anser att hamnen har ett riksintresse.

Den ökande handeln runt Östersjön bör tolkas så att fler hamnar kan komma att utses som strategiska längs den svenska Östersjökusten. Projektet Baltic Tangent, som drivits gemensamt av intressenter i Jönköpings, Hallands och Kalmar län, har syftat till att öppna upp för en sådan utveckling. I en planerad fortsättning på projektet kommer samarbetet mellan Smålandskustens hamnar att fördjupas i syfte att underlätta ett ökat internationellt godsflöde via länet.

I Kalmar län kan, enligt utredningen, i första hand Oskarshamns hamn bli aktuell. Hamnens betydelse förväntas öka ytterligare vid ett eventuellt beslut att förlägga slutförvaret för använt kärnbränsle i anslutning till nuvarande kärntekniskt centrum vid Simpevarp i Oskarshamns kommun. Vidare pågår planeringen för att flytta Gotlandsterminalen och därmed minska störningar från trafik till/från

hamnen. Hamnens framtida utveckling kommer även att studeras genom en kommande fördjupning av översiktsplanen.

Anslutningarna på väg och järnväg från Oskarhamn till det så kallade TEN-systemet kommer även fortsättningsvis klassas som riksintressanta. En översyn sker för tillfället av riksintressets omfattning, som klargör detta förhållande.

Utredaren pekar på behovet att samverka hamnar emellan. Regionförbundet delar denna uppfattning. Ett utvecklat samarbete mellan hamnarna i Västervik, Oskarhamn, Mönsterås och Kalmar är en förutsättning för att peka ut Oskarhamn som strategisk hamn. Detta skulle innebära större förutsättningar för en gynnsam utveckling i hela regionen.

Längs Sveriges Östersjökust finns ingen utpekad hamn på hela sträckan mellan Karlskrona och Norrköping. Kontakterna österut är viktiga och kommer enligt betänkandena att öka i betydelse. Nyligen presenterade prognoser från Baltic Ports Organization pekar mot en ökning av godstransporterna och att containertransporterna i Östersjöregionen väntas öka med över 200 % mellan 2005 och 2015. För att näringslivets transporter inte ska tvingas till kostsamma omvägar behövs det följaktligen hamnar även utmed Smålandskusten. Regionförbundet Jönköpings län anser att Oskarshamns hamn redan nu ska pekas ut som en nationellt strategisk hamn, vilket även vi anser fast det bör ske i samarbete utmed Smålandskusten.

Betänkandet Strategiska godsnode

Rapporten består innehållsmässigt av en sammanfattning av betänkandet om hamnstrategi, kompletterat med bilder av den förväntade framtida utvecklingen samt förslag på åtta orter lämpliga för strategiska kombiterminaler. Den befintliga kombiterminalen i Nässjö finns inte med bland förslagen. Terminalen är av strategisk betydelse för utvecklingen av godshantering i Kalmar län. Vi föreslår därför att kombiterminalen i Nässjö, i likhet med samarbetshamnarna i hamnstrategiutredningen, klassas som samarbetsterminal till den utpekade terminalen i Jönköping.

En viktig genomgående slutsats i rapporten är att handeln kring Östersjön bedöms fortsätta att öka. Det som händer just nu i Kalmarregionen med ett brett Kina-samarbete och flera investeringar är ett mycket tydligt exempel på detta. Inriktningen är att regionen inom några år ska vara ett självklart nav i norra Europa för kinesiska investeringar. I det perspektivet skulle inte minst det pågående samarbete mellan länets hamnar även förbättra utvecklingsmöjligheterna för regionen.

De tidsmässiga fördelarna med en samordnad logistikkedja från Kina via Ryssland till Östersjöregionen baserad på en kombination av sjö- och järnvägstransporter finns redovisad i figur 2.7 på sidan 44 i betänkandet. De komparativa fördelar detta kan ge för samtliga Smålandskustens hamnar och näringslivet, inte bara i sydöstra Sverige utan även i Sverige som helhet, är ytterligare ett starkt motiv till att investeringar i transportinfrastrukturen måste genomföras i Kalmar län och att Oskarshamns hamn, i samarbete med övriga större hamnar i Kalmar län, bör utses till en strategisk hamn.