

Yttrande över nationell strategisk analys inför proposition om inriktning av åtgärder i transportinfrastrukturen åren 2002-2011

Sjöfartsverket har tillsammans med övriga trafikverk och SIKÅ deltagit i arbetet med den strategiska analysen och kan konstatera att det är ett omfattande material som tagits fram under stor tidspress.

I det bakomliggande arbetet har Sjöfartsverket haft huvudansvaret för ett särskilt så kallat strategiskt analysområde benämnt Hamnstruktur och sjöfart. Resultatet från detta projekt har redovisats i en särskild rapport som ett av flera underlag för den strategiska analysen.

Syftet med detta delprojekt har varit att uppmärksamma hamnarnas centrala roll som omlastningspunkter i transportkedjan och sjöfartens stora betydelse för framför allt utrikeshandeln. Genom denna analys har behovet av en väl fungerande transportinfrastruktur till de viktigaste hamnarna både från landsidan och sjösidan kunnat tydliggöras.

Sjöfartsverket vill understryka den strategiska roll som sjöfarten och hamnverksamheten spelar i en allt mer internationaliserad ekonomi med bl.a. ökad Östersjöhandel och ett utvidgat EU. Utvecklingen av det TransEuropeiska TransportNätverket (TEN-T) i ett sammanhängande system för bl.a. gränsöverskridande tunga godsflöden inom EU och i förhållande till tredje land kommer att påverka den framtida svenska hamnstrukturen och behovet av anslutningar till hamnarna både från land- och sjösidan.

Datum
2000-01-10

Vår beteckning
0403-99050665

Statens övergripande ansvar för den transportinfrastruktur som tillgodoser viktiga internationella och nationella transportbehov pekar på betydelsen av en väl samordnad infrastrukturplanering som även omfattar hamnarnas funktion och roll – oavsett att huvudmannaskapet för hamnarna inte är statligt. Med detta synsätt är det naturligt att staten har ett ansvar för viktiga anslutningsförbindelser till hamnarna när det gäller såväl vägar och spår som farleder. Inom ramen för ett sådant ansvar kan det, i det enskilda fallet, vara ändamålsenligt att eftersträva gemensamma finansieringslösningar mellan stat, kommun och i förekommande fall privata intressenter.

Här kan erinras om den i annat sammanhang framförda synpunkten att i anslutning till den pågående diskussionen om TEN-utbyggnaden definiera de hamnar som kan anses vara av nationellt intresse och även definiera och klart markera statens ansvar för anslutningarna till dessa hamnar genom bl.a. begreppet stomfarleder. I den norska nationella infrastrukturplaneringen tillämpas ett sådant synsätt och det bör övervägas att införa ett liknande synsätt i den svenska planeringen.

De förbättringar som nu diskuteras av farlederna till Göteborg kopplat till utbyggnader av hamnen och bättre landanslutningar kan illustrera detta förhållande.

Det är enligt Sjöfartsverket av nationellt intresse att Göteborg som Nordens största hamn och den enda hamnen i Sverige med direkt transocean linjetrafik kan behålla sin ställning i konkurrens med kontinenthamnarna. Statsmakterna har tidigare på olika sätt understrukit Göteborgs hamns betydelse för svensk industri och dess exportmöjligheter.

För att behålla och utveckla sin konkurrenskraft, framför allt när det gäller de nya och stora containerfartygen, behöver farlederna till hamnen förbättras parallellt med att hamnen investerar i sina egna anläggningar. Sjöfartsverket och hamnen har utrett och redovisat nödvändiga farledsinvesteringar och en samhällsekonomisk bedömning som visar god lönsamhet har genomförts av farledsprojektet.

Sjöfartsverket, som huvudansvarig för farlederna utanför hamnområdet, har inte möjlighet med de ekonomiska förutsättningar som gäller för verket att på egen hand finansiera

Datum
2000-01-10

Vår beteckning
0403-99050665

farledsinvesteringarna. Samtidigt kan konstateras att det är ett intresse för hamnen att stärka sin ställning gentemot konkurrerande kontinentala hamnar.

Regeringen har mot den här bakgrunden uppdragit åt Sjöfartsverket att lämna förslag till en överenskommelse mellan staten och hamnen om finansieringen.

De statliga infrastrukturanlagen har hittills förbehållits väg- och järnvägsätgärder. Med den övergripande och samordnande syn som staten bör anlägga på transportinfrastrukturen är det dock enligt Sjöfartsverkets uppfattning rimligt att även investeringar i farleder bör kunna finansieras från detta anslag. Det bör särskilt kunna gälla i sådana fall där en farledsinvestering inte är företagsekonomiskt lönsam, men det kan visas att projektet är samhällsekonomiskt lönsamt och ingår som en viktig del i en samlad transportlösning.

I handläggningen av detta ärende, som avgjorts av generaldirektören Anders Lindström, har deltagit ekonomidirektör Åke Andersson, sjösäkerhetsdirektör Johan Franson, teknisk direktör Bertil Arvidsson, personaldirektör Jan-Peter Elf, sjötrafikdirektör Göran Andersson, chef för Närings- och Sjöfartspolitiska staben Jan-Olof Selén, t.j.f. chef för informationsstaben Tommy Gardebring, sjökartedirektör Åke Magnusson, chefsjurist Gunilla Blomqvist, isbrytardirektör Anders Backman samt avdelningsdirektören Lars Vieweg, den sistnämnde föredragande.

Anders Lindström

Lars Vieweg