

Lars Vieweg, 011-19 15 50

2001-06-01

0403-0102046

2001-04-05

N 2001/3644/IR

Näringsdepartementet

103 33 STOCKHOLM

Yttrande över skrivelse från Godstransportdelegationen

Godstransportdelegationen har inför den till hösten planerade propositionen om transport- och infrastrukturfrågor i en skrivelse till regeringen redovisat sin syn på svensk infrastruktur. Den huvudsakliga bakgrunden till delegationens synpunkter bygger på en rapport – Stråkanalyser för godstransporter – som Statens Institut för KommunikationsAnalys (SIKA) utarbetat.

Sjöfartsverket, som deltar i delegationens arbete, ställer sig i allt väsentligt bakom de synpunkter och slutsatser som redovisas i skrivelsen. De redovisade stråkanalyserna klargör på ett tydligt sätt den avgörande betydelse som ett begränsat antal högbelastade transportstråk har för de svenska godstransporterna och visar också vikten av ett transportslagsövergripande synsätt med fokus på väl fungerande transportkedjor bestående av olika länkar och noder i samspel.

Resultatet av stråkanalyserna är inte förvånande när man betraktar Sveriges transportgeografi och industrins och befolkningens lokalisering liksom det förhållande att nuvarande infrastruktur naturligtvis har byggts upp för att betjäna denna industri. De känslighetsanalyser som genomförts visar också att dessa stråk är mycket stabila även vid tämligen drastiska antaganden om framtida förändringar. Detta leder till slutsatsen, som Sjöfartsverket delar, att satsningar på infrastruktur inte ensamt är ett tillräckligt instrument för att förändra en utveckling som styrs av starka bakomliggande faktorer som gäller hela samhällets uppbyggnad. I ett utvecklat samhälle med redan förhållandevis god infrastruktur blir infrastrukturpolitikens syfte att effektivisera transportflödena och mindre att ”bryta ny mark”.

Huvudstråken i den svenska transportinfrastrukturen utgörs av transportleder såväl på land som till sjöss längs den svenska kusten i nord – sydlig riktning samt några tvärgående landlänkar i öst – västlig riktning genom Mellansverige med sjöfartsanknytningar i både väst och öst.

Datum
2001-06-01

Vår beteckning
0403-0102046

Ryggraden i godstransportsystemet är alltså den s.k. Nordiska triangeln samt en utlöpare längs Östersjökusten upp till norra Sverige. Detta visar isbrytningens betydelse för sjöfarten på de svenska Östersjöhamnarna och särskilt Norrlandshamnarna. En annan iakttagelse, som följer av stråkanalyserna, är de välbelägna hamnarnas stora betydelse för den svenska utrikeshandeln. Uppemot 80 % av hela utrikeshandeln går via ett tiotal hamnar med Lysekil/Brofjorden och Göteborg, Hälsingborg, Malmö och Trelleborg på väst/sydskusten, Norrköping, Oxelösund och Stockholm på östkusten samt Gävle, Sundsvall och Luleå på norrlandskusten som dominerande. Denna starka koncentration av godsflödena sker samtidigt som sjöfarten och det svenska hamnväsendet erbjuder ett mycket flexibelt transportmönster med goda farledsförutsättningar till ett rikt förgrenat hamnsystem.

Sjöfartens stora och flexibla möjligheter att betjäna industrin i ett land med så omfattande kust som Sverige är en styrka och skall naturligtvis tas tillvara. Den svenska skogsindustrins utskeppningssystem från norrlandskusten är exempel på detta. I ett transportslagsövergripande transportsystem blir emellertid de stora välbelägna hamnarna av särskilt intresse för industrin. Dessa hamnar, som ligger i anslutning till de större väg- och järnvägsstråken med som regel redan i utgångsläget goda farledsförutsättningar, måste tillförsäkras en effektiv och ändamålsenlig anslutande infrastruktur. Det finns fortfarande exempel på flaskhalsar som påverkar de omfattande transportflöden som går i dessa stråk.

Ett sådant synsätt, som ansluter till stråkfilosofin, är kan antas vara en anledning till att Sjöfartsverket har fått i uppdrag av regeringen att före årets slut redovisa förutsättningarna för att inrätta vad man kallar stomfarleder. Tanken bakom detta är naturligtvis att skapa underlag för nödvändiga prioriteringar inom farledsverksamheten som står i överensstämmelse med utvecklingen av ett effektivt transportsystem i stort.

Sjöfartsverket vill i denna del understryka angelägenheten av att inom ramen för den fortlöpande infrastrukturplaneringen analysera behovet av kapacitetsstarka och högkvalitativa anslutningar till de viktigaste hamnarna. Staten bör ta ett ökat ansvar för dessa anslutningar för att skapa ett sammanhållet effektivt transportsystem. Den internationella dimensionen när det gäller transporter för den svenska industrin är som tidigare nämnts stark och det understryker hamnarnas centrala roll i det internationella transportflödet och deras betydelse som portar till Europa och TEN-systemet (TransEuropean Network) liksom till övriga världen.

I anslutning till diskussionen om stråk bör erinras om att de tunga stråken byggs upp genom att en lång rad mindre flöden matas in i dessa stråk. Att prioritera stråken innebär inte att man får negligera det mer finmaskiga transportnätet. För t.ex. skogsindustrins råvarutillförsel är ett fungerande

Datum
2001-06-01

Vår beteckning
0403-0102046

vägnät året runt av stor betydelse. Det måste likväl konstateras att en flaskhals på en trafikstark länk får större konsekvenser än motsvarande problem på en mindre belastad länk.

För sjöfarten får detta resonemang, i meningen att mata gods till hamnterminaler för att bygga upp volymer som kan medge internationella sjöfartsförbindelser med bra regularitet och god geografisk täckning, särskild betydelse. Här krävs en balanserad avvägning med hänsyn till godsets destination, värde, hanteringssätt etc. som marknaden inom ramen för de spelregler som samhället lägger fast är bäst skickad att genomföra.

Två ytterlighetsfall kan spegla denna situation inom sjöfarten. Containersjöfarten utvecklas mer och mer, bl.a. genom att lastbäraren är intermodal. Containersjöfarten är dock synnerligen kapitalkrävande och bygger därför på att ta till vara skalfördelar genom stora koncentrerade godsflöden. Samtidigt är beroendet av landinfrastrukturen starkt genom behovet att mata till och distribuera från de terminaler där de stora containerfartygen anlöper. Denna utveckling leder oundvikligen till en terminalkoncentration.

Det andra fallet kan illustreras med en lågvärdig bulkransport till en industri med små eller inga behov av vidaretransport. I detta fall är beroendet av det övergripande transportsystemet litet och sjöfrakten går så nära mottagaren som möjligt. Behovet eller beroende av samordnade godsflöden är ringa utan frågan gäller i princip att transportera X antal ton mellan A och B så billigt som möjligt. En förutsättning för denna typ av industri att överleva är ofta kustnära läge och en fungerande farled.

Med hänvisning till det ovanstående är de tre första frågorna i remisskrivelsen besvarade.

Sjöfartsverket vill instämma i behovet av en översyn av planeringssystemet för infrastrukturen. En sådan pågår också i samarbete mellan SIKa och trafikverken. Det är angeläget att planeringen anpassas till de krav som den kan lösa och att den så långt möjligt förenklas och görs begriplig för dem som deltar i processen. I dag upplevs den av många som allt för tekniskt inriktad i stället för att belysa de övergripande långsiktiga frågorna. De stråkanalyser som Godstransportdelegationen redovisat utgör en typ av planeringsunderlag som borde komma till ökad användning.

I linje med det trafikslagsövergripande synsätt som delegationen förespråkar vill Sjöfartsverket peka på de skillnader som föreligger vid bedömningen och finansieringen av infrastrukturen till land och till sjöss. Investeringar i farleder bör principiellt bedömas på samma sätt som investeringar i vägar och järnvägar och samhällsnyttan av en investering bör vara avgörande om den skall genomföras. Det kan med visst fog hävdas att behovet av stora

Datum
2001-06-01

Vår beteckning
0403-0102046

farledsinvesteringar är begränsat och att merparten av de investeringar som kan bli aktuella bör kunna finansieras inom avgiftssystemets ram.

Sjöfartsverket vill dock nämna att ett antal studier genomförs som syftar till att anpassa dagens farleder och kanaler till förändrade behov. Förbättringar av farlederna till Göteborg är ett större projekt som pågår och där också finansieringsfrågan kunnat lösas. Andra projekt som studeras är farlederna i Stockholms skärgård, farleden genom Bråviken till Norrköping, en utbyggnad av Södertälje kanal m.fl. För att sjöfartens fördelar skall kunna tas tillvara och bidra till att avlasta landsystemen bör infrastruktursatsningar till sjöss bedömas på samma sätt som på land. Förutsättningar för att även farledsinvesteringar vid behov skall kunna finansieras via det statliga infrastrukturanslaget bör övervägas.

När det gäller de bedömda effekterna av delegationens ställningstaganden på de transportpolitiska målen är det svårt att inom ramen för detta remissvar lämna några mer välgrundade synpunkter. Sjöfartsverket begränsar sig därför till att notera att delegationens huvuduppgift har varit att sätta industrins behov av effektiva transporter i centrum.

Transporteffektiviteten är ett av fem delmål och det är inte osannolikt att om man tydligt prioriterar detta mål något annat mål får stå tillbaka.

Sjöfartsverket vill dock hävda att transporteffektivitet tillsammans med tillgänglighet rimligen i någon mening är eller borde vara transportpolitikens huvudmål och därigenom vara något överordnat övriga mål. Målen om säkerhet, miljö och regional utveckling är snarare restriktioner än mål i sig. Ett effektivt transportsystem är till nytta för svenskt näringsliv och dess konkurrenskraft och därmed för den svenska samhällsekonomin och borde därmed inte stå i motsats till övriga mål.

I handläggningen av detta ärende, som har avgjorts av generaldirektören Jan-Olof Selén, har deltagit chefen för Sjöfart och Samhälle Lars Vieweg som föredragande.

Jan-Olof Selén

Lars Vieweg