



Datum
2007-10-03

Vår beteckning
0406-07-02520

Ert datum
2007-07-06

Er beteckning
N2007/6036/IR

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Remissyttrande över inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2010 – 2019

Bakgrund

Regeringen uppdrog 2006-12-21 till berörda statliga myndigheter att utarbeta underlag inför Regeringens kommande proposition om inriktning av åtgärder i järnvägs- och väginfrastrukturen under planeringsperioden 2010-2019.

Sjöfartsverkets uppdrag i inriktningsplaneringen har varit att bistå övriga trafikverk, regioner, länsstyrelser och SIKÄ med fakta och bedömningar om sjöfartens utvecklingsmöjligheter och behov. Sjöfartsverkets planeringsunderlag redovisades 2007-05-14 i en PM om sjöfartens och hamnarnas roll i transportsystemet.

Under inriktningsplaneringen har Sjöfartsverket deltagit i den för planeringsaktörerna gemensamma så kallade SAMPLAN-gruppen samt i utarbetandet av de sammanhållna regionala underlagen i Region Skåne och Västra Götalandsregionen. Inom inriktningsuppdraget skulle vidare kontakt hållas med bland annat Hamnstrategiutredningen (N2006:09) som redovisade sitt uppdrag till Regeringen 2007-09-26.

Inriktningsunderlaget

Remissunderlaget utgörs av

- Banverket: Järnvägens bidrag till samhällsutvecklingen – inriktningsunderlag 2010-2019, huvudrapport och underlagsrapporter där de viktigaste frågorna anges vara att
 - värdesäkra dagens transportsystem
 - klimatsäkra transportsystemet
 - höja kvaliteten på transportererna
 - fokusera på viktiga pendlingsstråk samt göra finansieringen och planeringen av infrastruktur mer flexibel.
- Vägverket: Underlag till infrastrukturplaneringen 2010-2019 vägtransportsektorn. Publikation 2007:78, 2007:79, 2007:80 där den huvudsakliga inriktningen är att
 - väginfrastrukturens drift och underhåll ska säkerställas så att samhället får ett vägtransportsystem med hög tillförlitlighet
 - väginfrastrukturen ska förbättras för att stödja en ekonomisk utveckling, regionalt och nationellt och bidra till att människors vardag förbättras.
 - vägtransportsystemet ska ställas om för att klara klimathotet.
- Statens institut för kommunikationsanalys: Infrastrukturplanering som en del av transportpolitiken, SIKA Rapport 2007:4 där bland annat föreslås att
 - kostnads – nyttoanalys utvecklas inför åtgärdsplaneringen
 - fördelningseffekten av åtgärdsförslagen beslyses
 - en trafikslagsövergripande ”expertgrupp” för granskning av ”miljardprojektens” beslutsunderlag inrättas
 - externa effekter internaliseras med ekonomiska styrmedel samt
 - personbilstrafiken i storstäder ska fås att minska.

Datum
2007-10-03

Vår beteckning
0406-07-02520

- Region Skånes inriktningsbeslut från 2007-06-07 samt Västra Götalandsregionens rapport "Ökad tillväxt och en bättre miljö – åtgärder i transportsystemet i Västra Götaland 2010-2019" ingår i remissmaterialet.

Sjöfartsverkets synpunkter på Regeringens frågor i remissmissivet

1. Vilka är de viktigaste slutsatserna i inriktningsunderlaget?

- Materialet innehåller omfattande information om nuvarande förhållanden samt en bedömning av vad olika medelsnivåer kan räckta till där + 50% och +25% synes vara de miniminivåer som är rimliga för en positiv samhällsutveckling.
- Banverket redovisar stora namngivna sammanhängande system i de olika nivåerna däribland många som togs bort i revideringen av nuvarande plan. Detta gör att underlaget i många stycken blir mer lik en åtgärdsplan. Spår av "återställare" finns även i Vägverkets material till exempel för "Trollhättepaketet".
- Vägverkets underlag beskriver ett mer allsidigt, övergripande och mångfasetterat system än Banverkets och med fler aktörer.
- Positivt att inriktningsunderlaget tagits fram i nära samarbete mellan planeringsaktörerna bland annat återfinns samma avsnitt i både Vägverkets och Banverkets underlag då det gäller vissa gemensamma planeringsförutsättningar och förslag till hur fyrstegsprincipen kan utvecklas.
- Landanslutningar till hamnar är delvis uppmärksammade i inriktningsunderlaget och är ytterligare belysta genom Hamnstrategiutredningens förslag till hamnar som bör ges en prioriterad ställning.

2. Är det något område som är dåligt belyst i inriktningsunderlaget?

- Trots ambitionen att samverka och se till helhetslösningar kunde Vägverket och Banverket i ökad utsträckning förhålla sig till övriga trafikslag och dess gemensamma samhällsfunktion där det trafikslagsövergripande perspektivet borde belysts tydligare.
- De sammanhållna regionala underlagen från Västra Götalandsregionen och Region Skåne uppvisar en mera trafikslagsövergripande helhetssyn och intressanta omvärldsperspektiv bland

Datum
2007-10-03

Vår beteckning
0406-07-02520

annat för sjöfart och transittrafik där regionala behov och utvecklingsförutsättningar ofta är av nationellt intresse och borde sätta tydligare avtryck i Vägverkets och Banverkets underlag.

- Internationella resor och transporter är fortfarande ett område som är dåligt beskrivet. Trafiken över gränserna ökar och behovet av samordnad gränsöverskridande trafik- och infrastrukturplanering gentemot våra grannländer borde uppmärksammas bättre i de nationella underlagen. De regionala underlagen är bättre i detta avseende.
- SIKA:s rapport har väldigt stort fokus på klimatfrågan och vilka ekonomiska styrmedel som kan användas för att påverka utvecklingen. Denna viktiga fråga får så stor plats att andra frågor fått för lite utrymme.
- De nationella prognoserna behöver kompletteras med regionala prognoser där bl.a. regionala behov av nationellt intresse, till exempel beträffande transittrafik, redovisas.
- Frågor som skulle kunna utvecklas är en mer integrerad samhällsplanering med utgångspunkt i fysisk- och transportplanering samt åtgärder mot sårbarheten i transportsystemet.
- Kostnadsutvecklingen inom anläggningssektorn har varit betydligt snabbare än i andra delar av samhället. Det visar att det är angeläget att arbeta med frågor kring konkurrensen i branschen, incitamenten för produktivitetsutveckling och hur de offentliga organen kan använda sin roll som stora beställare för att få ut mesta möjligt av insatta medel. I detta sammanhang bör även val av index för omräkning av medelsramar studeras vidare.

3. Bör nivån på medel till drift och underhåll utökas. Även om det sker genom minskning av investeringsvolymen?

- Nivån på såväl drift och underhåll som investeringar måste vara tillräcklig och behöver rimligtvis öka i takt med ökade behov.
- Det befintliga transportsystemet måste drivas och underhållas i första hand men detta får inte utesluta utvecklande investeringar.

4. Finns det skäl att ändra fördelningen mellan väg- och järnvägsinvesteringar jämfört med gällande planer?

- Gällande starka inriktning bör gälla för järnvägen då bland annat godstrafiken på järnväg i allt högre grad är en integrerad del i många industriers produktionsprocesser. Detta gäller framförallt inom

Datum
2007-10-03

Vår beteckning
0406-07-02520

basindustrin som skogs-, stål- och övrig verkstadsindustri. Den ökande kombinerade trafiken järnväg/sjöfart, med bland annat korta omlastningstider i hamnarna, är ett exempel där höga krav på leveransprecision är en förutsättning för att de industriella processerna ska fungera och som ställer krav på att godstrafiken måste gå med god punktlighet och säkerhet.

- Den mycket låga nivån för investeringar i vägar, som betjänar samhället i stort, behöver höjas.
- Vidare bör fyrstegsprincipen fortsätta utvecklas liksom samhällsekonomiska prioriteringsmodeller.

5. Vilka avvägningar sker bäst på nationell nivå?

- Stora värden ligger i den sammanhållna regionala planeringsmodellen men övergripande avvägningar om medelstildelning bör göras nationellt medan användningen mer borde kunna planeras på regional nivå.
- Hänsyn behöver tas till Ansvarskommittens arbete med samhällsorganisationen och regionaliseringen av Sverige.

6. Vilka slags åtgärder är viktigast för att kvinnor och män på lika villkor ska kunna dra nytta av en stärkt lokal och regional konkurrenskraft?

- Möjligen bör frågan breddas till flera sätt att kategorisera befolkningen och svaren på dessa frågor finns förmodligen i hög grad inom andra områden än transportsystemet.

7. Vilka slags åtgärder är viktigast för att minska transportsektorns negativa miljöeffekter?

- Satsningar på sjötransporter där det kan vara ett alternativ till lastbil och eller i kombinationer med järnväg.
- Fortsatt teknik- och regelutveckling där det mesta för sjöfarten sker internationellt.
- Införande av ekonomiska styrmedel som skapar incitament för fartygsägare att vidta åtgärder för att minska utsläppen av kväveoxider och svavel från fartygen, exempelvis handel med utsläppsrätter för nämnda utsläpp.

Datum
2007-10-03

Vår beteckning
0406-07-02520

I handläggningen av detta ärende som har avgjorts av generaldirektören Jan-Olof Selén, har deltagit chefen för Sjöfart och Samhälle Maria Gelin, tillförordnade chefen för transportpolitiska enheten Magnus Sundström samt samhällsplaneraren Björn-Åke Zetterberg, den sistnämnde föredragande.



Jan-Olof Selén



Björn-Åke Zetterberg

Sändlista:

Näringsdepartement (4 exemplar samt via e-post till registrator@enterprise.ministry.se)

Styrelsen

Verksledningen

B-Å Zetterberg, SoS