

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
Enheten för infrastruktur
Att: Magnus Oldenburg
103 33 Stockholm

Remissvar: betänkandena Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet (SOU 2007:58) och Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet – ett framtidsperspektiv (SOU2007:59)

Sveriges Transportindustrieförbund representerar landets logistik- och godstransportföretag och verkar för effektiva och långsiktigt hållbara godstransporter och logistiktjänster, vad gäller människa, miljö och samhälle.

Prioriterade hamnar

Till att börja med kan förbundet konstatera att utredaren har följt förbundets rekommendationer när det gäller utpekande av strategiska hamnar. Utöver de av förbundet utpekade åtta hamnarna, har tillkommit Luleå och Sundsvall. Dessa motiveras som *industrihamnar*, vilket låg utanför de kriterier som förbundet fick som riktlinjer från utredaren för sitt ställningstagande. Karlskrona prioriteras tillsammans med Karlshamn som del av ett regionalt samarbete.

Det kan noteras att Karlshamn och Gävle delvis motiveras som strategiska med hänsyn till deras roll som energihamnar. Mot den bakgrunden kan ifrågasättas varför inte Sveriges största energihamnar i Brofjorden och Lysekil ingår?

Utpekandet av enbart Kapellskär i Stockholmsområdet är inte rimligt. Med tanke på att detta är Sveriges största konsumtionsområde, bör även andra hamndelar i samarbetet Stockholms Hamnar prioriteras. Det är beklagligt att inte hamnarna i Mälardalen kunnat uppnå samsyn om den strategiska utvecklingen, eftersom ökat samarbete långsiktigt är den enda hållbara lösningen.

Andra ställningstaganden

Förslagen till konsekvenser för de utpekade hamnarna vid infrastrukturplanering och drift samt lotsning m.m. har förbundet inga synpunkter på. Dock kunde även frågor om ansvar och kostnader för isbrytning med fördel ha inkluderats i dessa villkor.

Det finns, vilket GTDII uppmärksammade och som nämns även i EU:s Logistikhandlingsplan, andra hinder för intermodalitet än de fysiska omlastningarna. Bör inte staten ta ett särskilt ansvar för exempelvis IT-infrastruktur och standarder, administrativa regler som *security* etc. i de utpekade noderna i godstransportsystemet?

Enligt uppdrag

Marie Hermansson
För Sveriges Transportindustrieförbund