

Motion till riksdagen 2005/06:T447

av **Owe Hellberg (v)**

Villkoren för Gävle hamn

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att högsta prioritet ges i kommande infrastrukturplanering för samordning och utbyggnad av infrastrukturen till och från våra kommunala hamnar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att villkoren för statliga investeringar och driftstöd i s.k. TEN-A-bättre hamnar tydliggörs och att hamnar som t.ex. Gävle hamn ges rättvisa villkor.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att Godstransportdelegationens tre utpekade geografiska områden med särskilt goda förutsättningar för godsflöden via hamnar ges en särställning i framtida infrastrukturplanering.

Bakgrund

Godstransporterna i Sverige och Europa ökar i allt snabbare takt, mestadels på våra vägar i form av lastbilstransporter. För att undvika trafikinfarkter och minska klimathotet måste denna utveckling brytas. En viktig ingrediens i detta är att fler transporter måste ske till sjöss, även i Sverige. Sjöfarten är också den del av godstrafiken som har den högsta internaliseringsgraden, dvs. bäst bär sina egna kostnader i förhållande till den miljöbelastning den åstadkommer. Miljöbelastningen av gods på väg är 10 gånger högre.

Svensk hamnpolitik är undermålig och hamnansvaret är i mycket hög grad en kommunal fråga, ett ansvar som baseras på lagen om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled (1983:293 farledslagen). I tillhörande föreskrift (SJÖFS 1985:6) finns angivet vem som ansvarar för farleden respektive hamnen. Hamnområdesgränsen, dvs. gränsen mellan hamnens ansvar och statens, går tillbaka till den gamla vattenlagens bestämmelser; när hamnen inrättades och vad som då ansågs borde ingå i hamnområdet. Det betyder att det råder stora skillnader i olika hamnar beträffande kommunens respek-

Fel! Okänt namn på

tive statens ansvar. Vid en jämförelse mellan t.ex. Norrköpings hamn och Gävle hamn, av vad som är att betrakta som hamnområde respektive farledsområde, är skillnaderna betydande.

Staten måste ta ett större och mer konsekvent ansvar för våra hamnar och även samordna dem med nödvändig utbyggnad av väg- och järnvägsanslutningar till och från våra hamnar. Detta kräver en delvis annan prioritering av väg- och järnvägsutbyggnaden och bättre samordning och samarbete mellan Sjöfartsverket, Vägverket och Banverket. Sådan infrastruktur bör ha högsta prioritet i kommande statliga infrastrukturplaner för samordning och utbyggnad av infrastrukturen till och från våra hamnar.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Ur ett intermodalt perspektiv intar hamnarna en särställning. Här möts i många fall tre trafikslag och intermodaliteten är en av grundförutsättningarna för verksamheten i hamnen. I Sverige finns ett 50-tal hamnar som anlöps av handelsfartyg av varierande slag. De elva största hamnarna hanterar 78 % av den totala godsmängden, och Göteborgs hamn är den i särklass största.

Av våra svenska hamnar är 24 utpekade som särskilda riksintressen. De uppfyller de kriterier i form av godsmängd och/eller antal passagerare som ställts upp för att en hamn skall tillhöra de transeuropeiska nätverken (TEN), som så kallad TEN-A-hamn. Det man kan konstatera är att de hamnar som i huvudsak är en kommunal angelägenhet får en väldigt olik och otydlig hantering av staten när det gäller Sjöfartsverkets, Vägverkets och Banverkets ansvar för investeringar och drift av dessa hamnar. De avtal som tecknats med statliga verk och myndigheter är väldigt olika, kan upplevas som mycket orättvisa och är framför allt oförutsägbara. Hamnarna i exempelvis Norrköping och Gävle har mycket olika grundförutsättningar.

Förutsättningarna att bedriva hamnverksamhet skall inte bygga på historiska villkor som uppkommit på grund av att en kommun har varit en skickligare förhandlare än en annan kommun när statliga avtal träffas. I Gävle har kommunen tagit, och tar fortfarande, ett stort ekonomiskt ansvar för hamnanläggningen. Det minskar möjligheten för långsiktiga investeringar, varför staten här måste ta ett större ekonomiskt ansvar. Villkoren måste tydliggöras och en likvärdig behandling uppnås genom tydliga direktiv från regering och riksdag. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

För framtiden bör också hamnar av särskild betydelse för fungerande godsflöden pekas ut. Godstransportdelegationen har pekat ut tre strategiska godsstråk och noder i form av geografiska regioner som anses ha goda förutsättningar för tillväxt av godsflödena. Det är viktigt att den totala hamnstrukturen i dessa strategiska områden ges en särställning i kommande infrastruktursatser, så att de kan fungera intermodalt på bästa sätt. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Stockholm den 3 oktober 2005

Owe Hellberg (v)