

Remissvar med anledning av Trafikverkets förslag till nationell plan

Maritimt Forum är en intresseförening för det maritima klustret med uppgift att driva klustergemensamma frågor för en stark maritim näring. Maritimt Forum består av drygt 100 medlemmar och det är företag, organisationer, stiftelser, utbildningsinstitut, föreningar och myndigheter. Verksamheten finansieras genom medlemsintäkter.

Förslag från Maritimt Forum:

- Samtliga trafikslag behövs och en stor del av transportarbetet utförs av sjöfarten, vilket borde märkas tydligare i den långsiktiga infrastrukturplaneringen.
- Åtgärder behövs för att skapa en sammanhållen transportkedja där sjöfart och hamnar knyts ihop med det nationella väg- och järnvägsnätet.
- Persontransporter till sjöss är en kollektivtrafiklösning som borde lyftas fram mer i den långsiktiga infrastrukturplaneringen.
- Det är viktigt att satsningar på forskning och innovation för att utveckla framtidens transporter i högre grad omfattar även sjöfart.
- De samhällsekonomiska kalkyler som används vid beslut om infrastrukturinvesteringar bör utvärderas så att godstransporternas samhällsnytta är rättvisa.

Inledning

Maritimt Forum med medlemmar är tacksam över möjligheten att komma med synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan.

Det är positivt att sjöfarten får utrymme i förslaget till nationell plan. Det är mycket positivt att Trafikverket föreslår att slussarna i Trollhättan renoveras. Det kommer främja överflyttning av gods från väg till sjö i Vänerregionen. Det kommer också att skapa förutsättningar för besöksnäringen. På motsvarande sätt är det också mycket glädjande att det satsas på farlederna i Hårsfjärden och in till Södertälje. Det kommer underlätta varuförsörjning och för exportindustrin i Mälardalsregionen. Det är också positivt att Trafikverket mer än tidigare har beaktat sjövägens potential att avlasta vägnätet för persontransporter, samt att åtgärder föreslås som stödjer koppling till kollektivtrafik till sjöss.

Jämte glädjebudskapen till sjöfarten i Trafikverkets förslag till nationell plan har regeringen i budgetpropositionen lämnat förslag om en så kallad Eco-bonus som syftar till att stimulera överflyttning av gods från väg till sjö. Näringen noterar också att riksdag och regering sedan tidigare beslutat införa tonnagebeskattning.

Samtliga trafikslag behövs

Trafikverkets förslag till nationell plan har huvudfokus på järnvägen. Anläggningen dras med konsekvenserna av decennier av eftersatt underhåll. Därtill finns politiska ambitioner att Sverige skall ha en höghastighetsjärnväg som knyter samman landet. En satsning på järnvägen är positivt för både näringslivets transporter och för att främja arbetspendling med bibehållen omsorg om klimatet. Men ett

alltför ensidigt fokus på ett trafikslag riskerar också att inverka negativt på övriga trafikslag, och att satsningar som kunnat ge god samhällsekonomisk utdelning får stå tillbaka.

Sjöfarten har en stor fördel ur ett infrastrukturperspektiv jämfört med väg och järnväg i så motto att den fysiska förutsättningen redan finns på plats och inte behöver byggas. Därmed är sjöfartens behov av satsningar på infrastrukturen i form av farleder mycket begränsad vid jämförelse med väg och järnväg. Detta sagt får dock sjöfarten bära mycket av sina egna kostnader vad gäller farledsavgifter och isbrytning. Därtill bör påpekas att många hamnar lämnar ett betydande tillskott till den nationella infrastrukturen genom investeringar i hamninfrastrukturen. När nu Trafikverket föreslår satsningar på sjöfarten som är väsentligt större än vid föregående planering är de totala satsningarna ändock blygsamma i beaktande av att sjöfarten tilldelas cirka 0,8 procent av totalt 622 miljarder kronor.

För både passagerar- och godstransporter till sjöss är anknytningen till det nationella väg- och järnvägsnätet av central betydelse. Exempelvis fraktade passagerarsjöfarten 26,1 miljoner passagerare till och från Sverige år 2016. I skärgårdstrafiken transporteras fler än 38 miljoner passagerare och över 12 miljoner fordon årligen. Sveriges beroende av utrikeshandeln visar sig genom att cirka 70 procent av de utrikes godstransporterna räknat i ton sker med sjöfart, medan de inrikes transporterna till knappt 90 procent enbart sker med lastbil, enligt Trafikanalys rapport om godstransporter i Sverige. Med andra ord börjar och slutar en stor del av transportarbetet i Sverige vid en kajkant. Det borde märkas tydligare i den nationella planen.

Se till hela transportkedjan

Det finns flera angelägna satsningar i planförslaget. Förslaget till nationell plan är inriktad mot framför allt järnväg. Påfallande ofta slutar dock en järnvägssträckning vid en hamn. Maritimt Forum önskar därför generellt se hur hamnar längs Sveriges kust bättre kan knytas samman med det nationella väg- och järnvägsnätet.

För stora delar av näringslivet är det avgörande att det finns tillräckligt med järnvägskapacitet till och från hamnen. Det finns även hamnar som genomför betydande investeringar i hamninfrastruktur som borde finnas med i den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Detta skulle också stämma överens med regeringens tydliga ambition att främja en överflyttning från väg till järnväg och sjöfart. Även om det är viktigt och angeläget med satsningar på järnvägen behövs trafikslagsövergripande åtgärder, där sjöfarten knyts samman med övriga trafikslag, för att skapa en sammanhållen transportkedja.

Sjötransporter i städerna

Av historiska och geografiska skäl ligger flera av våra städer vid hav, insjöar eller vattendrag. Därmed är sjöfarten en bra lösning för främst persontransporter, men även godstransporter, i våra städer. Kollektivtrafik genom sjötransporter blir allt mer populärt och nödvändigt för att avlasta vägnätet i städerna. Flera satsningar görs för att öka kollektivtrafikanvändandet. Både stadsmiljöavtalen och Sverigeförhandlingen syftar till att främja kollektivtrafik och cykling. I förordningen som styr fördelningen av stöd för att främja hållbara stadsmiljöer inkluderas kajer, vilket är bra i sig. Men vid en genomgång av tänkbara projekt och beviljade projekt inom ramen för Sverigeförhandlingen nämns ej sjöfart. Det är genomgående hänvisningar till spårbunden och busstransporter vad gäller kollektivtrafik.

Maritimt Forum vill framhålla persontransporter till sjöss växer både internationellt och i Sverige. Det pågår också en mycket positiv utveckling vad gäller batteridrift och alternativa drivmedel som innebär att sjöfarten kan bidra i omställningen till klimatneutrala transporter. Urbaniseringen för med sig att attraktiva vattennära lägen tas i anspråk för bostadsproduktion. Tillgång till kollektivtrafik till sjöss är ofta efterfrågad då det är ett attraktivt transportmedel som upplevs höja livskvaliteten samt korta resvägen och avlasta vägnätet. Därför bör på ett tydligare sätt än i dag framgå att persontransporter till sjöss är en

kollektivtrafiklösning som bör ingå mer i stadsmiljöavtal och i Sverigeförhandlingen. Särskilt viktigt är en övergripande och långsiktig infrastrukturplanering där båttrafik inkluderas.

Forskning och innovation

Det är lovvärt att Trafikverket föreslår åtgärder för att stimulera innovationer. Maritimt Forum delar Trafikverkets åsikt att "mer genomgripande integration av sjöfart, hamnar och utveckling av kust- och inlandssjöfart skapar möjlighet att öka sjöfartens roll i ett sammanhållet transportsystem". För att åstadkomma detta anser Maritimt Forum att satsningar på innovationer bör innehålla än mer fokus på intermodala lösningar där sjöfarten knyts samman med väg och järnväg. Det är också angeläget att sjöfarten ingår i satsningar på automatisering och digitalisering då flera forskningsprojekt och demonstrationer pekar på att sjöfarten står inför flera språng på väg mot batteridrift, självkörande fartyg och automatiserad lastning och lossning. Det är sådana lösningar som kommer leda till fossilfria transporter. Det är därför viktigt att satsningar på forskning och innovationer för att utveckla framtidens transporter i högre grad omfattar även sjöfart.

Samhällsekonomiska kalkylmodeller

En stor del av sjöfarten är inriktad mot att transportera näringslivets gods antingen som import eller export. Godstransporter till och från Sverige är därmed en förutsättning för att stora delar av näringslivet överhuvudtaget skall kunna existera. 100 000-tals människor går till jobbet varje dag i en verksamhet som är beroende av fungerande godstransporter till eller från Sverige. Det är därmed svårt att överskatta sjöfartens samhällsekonomiska betydelse. Vid värdering av projekt i de åtgärdsvalsstudier som ligger till grund för den nationella planeringen är en återkommande kritik att nyttan av sjötransporter ofta bedöms som för låga vid en värdering av olika projekt. Maritimt Forum anser därför att de samhällsekonomiska kalkylmodeller som ligger till grund för infrastrukturinvesteringar utvärderas för att säkerställa att samhällsnyttan för sjöfartens godstransporter är rättvisande.

Stockholm den 29 november 2017



Joachim Glassell
VD Maritimt Forum

