



Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018 - 2029

Sjöfartsverket har tagit del av underlaget till och besvarar här remissen *Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018 – 2029*. Sjöfartsverket har under 2015 varit delaktig i framtagandet av materialet till underlagsrapporten för sjöfart.

### *Sammanfattning*

Sjöfartsverket anser i korthet att Trafikverket fångat och beskrivit dagsläget, problemen och möjligheterna till förbättringar i transportinfrastrukturen på ett på överskådligt och i övrigt adekvat sätt. Sjöfartsverket delar i stora drag den bild Trafikverket presenterar i huvudrapporten. Sjöfartsverket välkomnar den föreslagna storsatsningen på drift och underhåll samt trimningsåtgärder, då detta bedöms ge stor nytta i förhållande till kostnad. Rapporten konstaterar också att utbyggnad av landbaserad transportinfrastruktur sällan eller aldrig löser problemen med transportsystemets miljöpåverkan, vilket innebär att nya lösningar för mer miljövänliga transportsystem krävs för att kunna förverkliga målen för miljöpåverkan. Sammanfattningsvis exemplifieras också flera områden där sjöfarten på olika sätt kan bidra till minskad överbelastning och sänkta underhållskostnader på väg och järnväg samt mer miljövänliga och robusta transportlösningar genom utnyttjandet av sjöfart till hamnar belägna närmare godsets start- eller målpunkt i syfte att avlasta landinfrastrukturen. Även hållbarhetsperspektivet tillgodoses genom sjöfartens jämförelsevis lägre miljöpåverkan.

Datum  
2016-02-26

Vår beteckning  
15-04182

Sjöfartsverket konstaterar att underlagen vad avser FOI inom transportområdet bör breddas och kompletteras, samt bekräftar det behov av 100 MSEK/år för FOI inom sjöfartsområdet som framkommit vid tidigare behovsanalyser.

### *Synpunkter på huvudrapportens innehåll samt förslag till åtgärder*

Rapporten anger flera områden där transportsystemet har mycket att vinna genom att ta tillvara sjöfartens möjligheter att transportera stora mängder gods till låg kostnad för såväl investering som underhåll av infrastrukturen.

De stora mängder gods som idag lossas/lastas i hamnar i Syd-/Västsverige transporteras landvägen till/från Mälardalen/Mellansverige och skapar såväl överbelastning på den berörda landinfrastrukturen som negativ miljöpåverkan. Sjöfartsverket bedömer att det finns en stor potential att minska miljöpåverkan och kapacitetsbrist på land genom att flytta över gods till sjötransport. En förutsättning för detta är att transportköparna stimuleras till att nyttja fartyg destinerade till strategiskt belägna hamnar nära godsets start-/målpunkt. Farlederna till vissa hamnar bör som en följd av detta graderas upp kapacitets- och säkerhetsmässigt. I de flesta kan åtgärder genomföras inom ramen för begreppet trimningsåtgärder. Dessa åtgärder bedöms bidra till att skapa god transportekonomi och på detta sätt öka efterfrågan på sjötransporter. Berörda hamnar ges då möjligheter att fungera som nav i en intermodal transportkedja med vägtransport på korta avstånd, järnväg på medellånga samt kustsjöfart/feedertrafik för längre avstånd.

Godsutvecklingsprognoserna talar om ett fortsatt ökat transportbehov, vilket innebär fortsatt stigande kapacitetsbrist i landinfrastrukturen. Kostnaderna för slitage på väg och järnväg bedöms i rapporten också öka, vilket innebär att intensifierade underhållsåtgärder temporärt minskar transportkapaciteten på väg och järnväg under den tid underhållsarbetet utförs. Detta leder i sin tur till ytterligare köer, längre transporttid och ökad miljöbelastning.

Överflyttning av gods till sjöfart från väg och järnväg med hög belastning och ett högt underhållsbehov bedöms som en åtgärd med hög verkningsgrad. Denna avlastning skapar tidsfönster för underhåll som i sin tur höjer effektivitet och säkerhet vid arbetets genomförande. Kostnaden för väg- och järnvägsunderhåll bör också ställas i relation till underhållskostnaden för en farled, där underhållskostnaden i princip är inte påverkas av trafikintensiteten.

Genom en tydlig och genomtänkt havsplanering kan sjöfartens påverkan på den marina miljön minska. Ytterligare en förutsättning för att sjöfartens miljöpåverkan ska minska är ett ökat användande av renare energikällor genom satsningar på

Datum  
2016-02-26

Vår beteckning  
15-04182

infrastruktur som stödjer detta, såsom elanslutningar vid kaj och möjlighet att bunkra alternativa bränslen i hamnarna.

En viktig förutsättning för att kunna attrahera transportköpare till sjötransportlösningar bedöms vara att transportköparen kan erbjudas kompletta intermodala transportlösningar med minst lika bra villkor och pris som motsvarande landtransport av gods. Framtidens transportlösningar bör stimuleras till att genom nya intermodala lösningar gå över nuvarande gränser för transportslag och terminaler.

Sjöfartsverket har uppfattat signaler från marknaden att de infrastrukturåtgärder som tidigare aviserats i syfte att stärka konkurrenskraften för svensk exportindustri har fortsatt hög prioritet. Detta gäller framförallt den globalt pressade gruv- och stålindustrin, som enligt uppgift är helt beroende av att snarast möjligt kunna nyttja större fartyg och på detta sätt sänka transportkostnaden och återskapa lönsamheten, trots de förhållandevis långa transportavstånden till och från Norrbotten.

Sjöfartsverket instämmer med Trafikverket vad avser möjligheterna att utveckla kustsjöfartens och inlandssjöfartens transportlösningar, likväl som de i rapporten redovisade utmaningarna i att få detta till stånd. Inre vattenvägar (IVV) har stora förutsättningar att minska belastningen på gator och vägar i storstadsregionerna genom att utveckla koncept för så kallad city-logistik och kollektivtrafik till sjöss, i likhet med redan existerande verksamhet i och mellan de större städerna och hamnarna på den europeiska kontinenten. Inre vattenvägar är, till skillnad från fartyg i internationell trafik, oberoende av inhägnade hamnområden (ISPS-krav), vilket innebär att ett IVV-fartyg kan förtöja och lasta/lossa i princip var som helst där det finns en lämplig kaj, även i den innersta stadskärnan. Genom satsningar på lokal infrastruktur som stödjer alternativa energikällor såsom batteridrift och renare bränslen kan en minskad hälsopåverkan från trafiken uppnås genom låga utsläpp av svavel, kväveoxider och partiklar.

Sjöfartsverket förespråkar att intermodala transportalternativ där sjötransport har förutsättningar att svara för avsnitt där kapacitetsbrist råder på land utreds. Studien bör innefatta såväl identifiering av lämpliga transportrelationer som förslag för implementering av konceptet inre vattenvägar (IVV) samt kustsjöfart. Studien bör även innefatta förslag för att anpassa sjöfarten till fossilfria bränslen. Sjöfartsverket har i närtid erhållit en förfrågan från regeringen för genomförandet av en studie rörande inlands- och kustsjöfartens utvecklingspotential, vilket svarar mot de utredningsbehov verket identifierat.

Rapporten efterlyser indata till analyser och prognoser av godsströmmar. Sjöfartsverket har utvecklat och implementerat ett system för sjöfarten kallat

Datum  
2016-02-26

Vår beteckning  
15-04182

RAIS, som samlar in och lagrar information från all kommersiell fartygstrafik runt landets kuster. Denna databas har idag många användningsområden, bland annat som bas för Sjöfartsverkets infrastrukturplanering för sjöfarten samt stöd i Haverikommissionens och Transportstyrelsens arbete med utredning av sjöolyckor och incidenter. Ett motsvarande system applicerat på gods bärande fordon på land skulle på sikt kunna ge ovärderlig information och kunskap för motsvarande arbete inom Trafikverkets ansvarsområde transport, samt leverera indata för debitering av vägavgifter likt den avgiftsmodellmodell som är i drift i Tyskland.

Rapporten behandlar endast i begränsad utsträckning FoI i kap 9.2.2 Forskning och innovation. Vad gäller den forskning och innovation (FoI) som finansieras genom område 22 ser Sjöfartsverket behov av kompletteringar i underlagen för de olika trafikslagen, där egentligen bara flyg- och sjöfartsområdena beskrivs mer utförligt. De trafikslagsövergripande FoI-behovet behöver också tydliggöras för att utgöra ett gott beslutsunderlag. Sjöfartsverket anser att det vore en fördel om Sverige strukturerar sin transportrelaterade FoI på samma sätt som görs i EU.

Samverkan och effektivitet i FoI-arbetet är beroende av att frågan om överlappningar och gränsdragningar vad avser ansvar för FoI mellan transportmyndigheterna löses. Sjöfartsverket har i sin instruktion ansvar och mandat att driva FoI inom sitt verksamhetsområde.

I likhet med Statskontorets bedömning<sup>1</sup> anser Sjöfartsverket att anslagskonstruktion för sjöfartsforskningen kan göras mer effektiv. Sjöfartsverket noterar dessutom att transportmyndigheterna i 2015 års FoI-uppdrag<sup>2</sup> gemensamt anser att användning av offentliga FoI-medel ska hanteras och beslutas av de myndigheter som har ett utpekat ansvar. Denna lösning skulle möjliggöra för Sjöfartsverket att självständigt avtala och besluta om FoI-insatser inom sjöfartsområdet, vilket skulle effektivisera processen.

Likabehandling av trafikslagen vad avser finansiering av forskning har ännu inte uppnåtts. Sjöfartsverket utgår från att Trafikverket i sin interna process för fördelning av FoI-medel beaktar resultatet av det gemensamma arbete som gjordes på uppdrag av regeringen. I detta arbete konstaterades att en kritisk undre nivå om minst 100 MSEK per år krävs för forskning inom sjöfartens område. Sjöfartsverket har i den behovskalkylen inte tagit med de behov som Trafikverket eller Transportstyrelsen har inom sjöfartsområdet.

<sup>1</sup> Statskontoret 2015:14 s. 140

<sup>2</sup> Trafikverket TRV 2015 2015/38874

Datum  
2016-02-26

Vår beteckning  
15-04182

I handläggningen av detta ärende, som beslutats av stf generaldirektören Noomi Eriksson, har deltagit direktören för avdelningen Styrning och planering Gunilla Malmjöf, direktören för Samhälle Jaak Meri, direktören för Stab FOI Peter Fyrby, chefen för Infrastrukturenheten Marielle Svan, samt farledsexperten Bertil Skoog, Infrastrukturenheten, den sistnämnde föredragande.



Noomi Eriksson  
Stf generaldirektör



Bertil Skoog  
Farledsexpert

