

Till: Trafikverket
Röda vägen 1
781 89 Borlänge
i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: i.nationellplan@regeringskansliet.se

REMISSYTTRANDE

Trafikverkets beteckning: Diarienummer: I2020/02739; Ärendenummer: TRV 2020/73376

Göteborg 2021-01-05

Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Cirka 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och 30 miljoner passagerare färdas med färjor årligen.

Föreningen Svensk Sjöfart (nedan FSS) är tacksamma över att ha getts möjlighet att yttra sig om ovan angivna remiss från Trafikverket.

Sammanfattande inspel från Svensk Sjöfart

- De planerade investeringarna av nya isbrytare måste finansieras med statliga medel. Att lyfta in dem i nästa nationella plan för infrastrukturen vore mycket lämpligt.
- Sjöfarten bör, liksom väg och järnväg, kunna ta del av underhållsanslagen
- Det är viktigt att optimera användandet av befintlig infrastruktur – detta tar man inte höjd för i planen. Sjöfarten har ledig kapacitet i alla led.
- Godstransporternas behov och särskilda karaktäristika tar man inte tillräcklig höjd för i planen och i de underliggande prognoserna. Inte minst tydligt blir detta när man ser till transportkedjor och behovet av isbrytare. Godstransporter bör oftast betraktas ur ett systemperspektiv.
- Det är bra att man inte tar bort eller minskar på ambitionerna i de tidigare beslutade sjöfartsprojekten –och att de ligger med i alla scenarier. Samtidigt kan man konstatera att när Trafikverket har tre scenarier – ett nollalternativ, ett med 20% lägre och ett med 20% högre investeringsnivå så är det högst anmärkningsvärt att man i det högre alternativet, där totalbeloppet alltså är 40% högre än i det lägsta, så tillkommer således inte ett enda extra sjöfartsprojekt!

1 Inledning

Lena Erixon lyfter särskilt två saker i den korta video i vilken man presenterar inriktningsunderlaget med på Trafikverkets hemsida¹. Dessa är klimatmålet och att underhålla det vi har. Svensk Sjöfart menar att detta är kloka prioriteringar. För att klara klimatmålen menar Erixon att vi behöver öka elektrifieringen, öka andelen biodrivmedel men också om att dämpa vägtrafikökningen.

¹ [Inriktningsplanering - Trafikverket](#)

Svensk Sjöfart konstaterar att sjöfarten för närvarande är mitt inne i en omställning från traditionella drivmedel till alternativa där också fartygsutformning och logistiska aspekter lämnar viktiga bidrag till ökad energieffektivitet och minskade utsläpp.

Svensk Sjöfart menar att det är en klok ambition att fokusera underhåll i transportsystemet men att man borde backat ytterligare ett steg och fokuserat ett optimerat användande av samhällets befintliga infrastruktur. Det skulle kunna göras genom att skapa förutsättningarna för att använda sjöfarten i ökad utsträckning. Ledig kapacitet finns i hamnar, farleder och i fartygen. Det skulle leda till ökad måluppfyllelse i såväl miljö/klimatområdet som inom tillgänglighet och trafiksäkerhet. Det mest effektiva är inte att underhålla det vi har utan att skapa förutsättningar för att använda det vi har och därpå följer naturligtvis de viktiga aspekterna att underhålla, komplettera och nyinvestera i infrastrukturen ett resonemang som ligger helt i linje med fyrstegsprincipen nedan.

2 Uppdraget

Det är bra att regeringen är tydliga i uppdraget om att gällande nationella plan för perioden 2018–29 ska fullföljas. Det är av stor vikt att beslutade projekt och initiativ inte faller bort inte minst för näringslivets långsiktiga planering. Därför välkomnar vi ambitionen om att tidigare aviserade satsningar ligger fast.

Av uppdraget framgår också att Trafikverket ska vägledas av "Ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen samt riksdagens fastställda transportpolitiska principer ska vara vägledande. Även relevanta strategier och handlingsplaner som beslutats av regeringen och riksdagen ska beaktas."

Hur väl avspeglas då dessa ambitioner i Trafikverkets inriktningsplanering? FSS menar att inriktningsplanen är ett steg i rätt riktning där man faktiskt mer än pliktskyldigt nämner steg 1 och 2-åtgärder även om det finns mer att önska. Samtidigt ska man vara medveten om att det viktiga med de två första stegen är att de genomsyrar politikens och trafikmyndigheternas vardag mer än att det syns fullt ut i den av naturliga skäl steg 3 och 4-tunga inriktningsplaneringen.



Trafikverkets fyrstegsprincip (källa: Trafikverket)

Inom de transportpolitiska principerna återfinns en tydlig ambition om överflyttning till järnväg och sjöfart. Detta ligger också i uppdraget. Inriktningsplaneringen kommer möjligen att avskräcka aktörer från att använda vägen men den skapar i grunden inte bättre förutsättningar för användarna att välja sjöfart som alternativ till landinfrastruktur. Vägen och järnväg genomsyrar av förklarliga skäl mycket av rapporten. Man missar sjöfartens möjligheter vilket är synd nu när inriktningsplanen faktiskt lyfter mycket av de viktiga delarna rörande förutsättningar/styrmedel etc. Här saknar vi förslag som skulle innebära en morot för transportköpare och resenärer att använda sjöfarten i ökad utsträckning.

Trafikverkets Kapacitetsutredning² noterade att hela sjötransportssystemet har ledig kapacitet. Därför är det märkligt att i inriktningsplanering efter inriktningsplanering konstatera att ytterst lite görs för att nyttja denna kapacitet som alternativ och komplement till den hårdare belastade landinfrastrukturen. Inom detta område

² Bristanalys av transportsystemet fram till 2025 med tyngdpunkt på kapacitet och effektivitet. Trafikverket, 2012:102

är incitament och så kallade steg 1 och steg 2-åtgärder viktiga att fokusera i hela processen till den färdiga nationella planen.

Trafikverket har, trots sitt tydliga ansvar för alla trafikslag, en tendens att bli ett vägverk och ett banverk i nära samverkan. Inte minst lyser det igenom när man ser på att Trafikverket inte tycks ha tagit någon större notis om sin systemmyndighet, Sjöfartsverkets, i många avseenden utmärkta inspel till arbetet. Det skulle vara välgörande, inte minst för överflyttningsambitionen, om man i högre utsträckning kunde anta ett systemperspektiv i inriktningsplaneringen. Det skulle innebära att man tog utgångspunkt i de logistiska behoven och möjligheterna i större utsträckning vilket inte minst skulle tydliggöra det faktum att Sverige är del i en global handel och besöksnäring vilket får stora konsekvenser för infrastrukturella frågor. I vissa delar lyckas Trafikverket lyfta detta perspektiv (ex kap 2) men det skulle behöva vara mer av en röd tråd genom planeringen.

3 Befintlig infrastruktur prioriteras

Trafikverket trycker på att det är mest effektivt att vårda den infrastruktur vi har. Satt i relation till att bygga nytt är det riktigt. Inte bara för att underhåll är billigare än nybyggnation utan också för att nybyggnation innebär att den totala mängden infrastruktur ökar vilket därmed också ökar det totala framtida underhållet. Det är viktigt att ny infrastruktur inte byggs i onödan utan att säkerställa att befintlig infrastruktur vårdas och framförallt används på ett optimalt sätt för att hushålla med de knappa resurserna. Optimal användning bör betraktas ur perspektiv som infrastrukturellt slitage, trafiksäkerhet, miljö/klimat och nytta för invånare och näringsliv. Det kan t ex innebära att skapa förutsättningar för ökade fyllnadsgrader, förtätning genom teknisk utveckling, såsom exempelvis platooning på vägsidan och att justera tågbokningssystemet för att reducera problematiken med så kallade spöktåg men det innebär också, och kanske framförallt, om att säkerställa att systemets parametrar och förutsättningar sätts så att fartyg, hamnar och farleder används mer optimalt.

Sjöfarten har god kapacitet och mycket låga infrastrukturkostnader något som borde tala för åtgärder som leder till ett ökat användande av sjöfarten som komplement och ibland substitut till den mer kostsamma och mer ansträngda landinfrastrukturen. Effektiv matningstransport till och från hamnar, säkerställa sjöfartens tillgänglighet med investeringar i isbrytare och översyn av sjöfartens avgifter skulle vara viktiga delar där åtminstone de två förstnämnda passar väl in i den kommande nationella planen.

Dessvärre saknar vi i mångt och mycket att den bredd uttalade ambitionen om att använda sjöfarten i ökad utsträckning avspeglas i inriktningsplaneringen. Ett sådant angreppssätt skulle minska såväl underhålls som kostnader för nyinvesteringar på kort och lång sikt. Två mycket viktiga delar i detta sammanhang vore att säkerställa att investeringen av isbrytare till fullo bekostas med anslag/statliga medel samt att Sjöfartsverket kan ta del av underhållsmedlen inte minst för att härigenom möjliggöra driften av nämnda isbrytare.

4 Överflyttningsambitionen

Det finns en politisk ambition inom EU och nationellt att använda sjöfarten i högre utsträckning för att avlasta landinfrastrukturen. Det är inte minst tydligt uttryckt genom regeringens maritima strategi, godsstrategi och med arbetet i godstransportstrategin. EU Kommissionens vitpapper från 2011³ är också mycket tydligt i

³ White paper: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. COM (2011)144 final, 2011. European Commission.

denna ambition. Det finns en mängd uppdrag⁴ och rapporter⁵, t ex regeringens godstransportstrategi⁶ och uttalanden som stöder ambitionen. Detta trycker infrastrukturminister Tomas Eneroth på allt som oftast och nyligen i Riksdagens kammare 20201117⁷. Även statsminister Stefan Löfvén har i regeringsförklaringen⁸ deklarerat att mer gods ska flyttas över till sjöfart. Dessa ambitioner är långt ifrån nya eller unika för regeringspartierna utan har gott stöd inom alla åtta riksdagspartier. Mot denna bakgrund förvånar det att överflyttningsambitionen inte ger ett tydligare avtryck i planen.

Forskningen visar att en policy rörande överflyttning av transporter till sjöfart och järnväg inte enbart motiveras ur en miljö-/klimatsynvinkel utan även utifrån dess bidrag att nå andra policymål såsom trafiksäkerhet och landinfrastrukturella kostnader (se t ex Pinchasik et al, 2020⁹; Styhre et al, 2014¹⁰ eller Vierth et al, 2020¹¹).

Sveriges förutsättningar, med drygt 50 allmänna hamnar och därtill ett hundratal industrihamnar/lastageplatser och 2400 km kust, för att använda sjöfarten i sammanhanget måste betraktas som mycket goda. Pinchasik et al (2020) konstaterar liksom Gudmundsson et al¹² (2016) emellertid att ambitionen om överflyttning från väg till sjöfart och järnväg misslyckats i de flesta länderna inom EU. Sverige är inget undantag.

De infrastrukturella förutsättningarna och avgiftsuttaget för att nyttja dessa har en nyckelroll för att uppfylla ambitionerna. Christodoulou och Kappelin (2020)¹³ visar bl a att utöver kostnaden så är frekvens i anlop och flexibilitet viktiga faktorer för att stärka transportkedjor som innefattar en maritim del. Att nyttja sjöfart i högre utsträckning är ett kostnadseffektivt sätt att minska utsläppen från den skandinaviska transportsektorn något som bl a Salvucci¹⁴ et al (2019) visat.

Dessa ambitioner ligger också med i uppdraget till Trafikverket men här går man vilse någonstans på vägen. Man argumenterar för att överflyttningspotentialen från väg är liten. Så är det om man ser till de totala volymerna. Men tittar man på olika segment så framträder en annan bild. Sannolikt är det så att de infrastrukturella aspekterna inte är de verktyg genom vilka man effektivast når ökad överflyttning, eller som det kanske snarare handlar om, säkerställer att tillkommande transportvolym i så stor utsträckning som

⁴ T ex regeringens uppdrag till Trafikverket om ett [Uppdrag att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart](#), 2018.

⁵ Se också den politiska ambitionen i SFS 2018:1867. Förordning om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Infrastrukturdepartementet.

⁶ [Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi](#) (2018)

⁷ https://www.riksdagen.se/sv/webb-tv/video/interpellationsdebatt/overflyttning-av-gods-till-jarnvag-och-sjofart_H810117

⁸ Bl a från statsminister Stefan Löfvén i [regeringsförklaringen, 2016](#), "Långväga godstransporter ska flyttas från lastbil till tåg och sjöfart." och [2019](#) men också vid återkommande tillfällen av infrastrukturminister Tomas Eneroth.

⁹ Pinchasik, Hovi, Svendsen-Mjøsund, Grønland, Fridell och Jerksjö (2020). Crossing Borders and Expanding Modal Shift Measures: Effects on Mode Choice and Emissions from Freight Transport in the Nordics. *Sustainability* 2020, 12(3), 894;

¹⁰ Se t ex Styhre, Roso, Bergqvist, Woxenius och Lumsden (2014). Development of the Short Sea Shuttle Concept. Gothenburg: IVL Swedish Environmental Research Institute Ltd.

¹¹ Vierth, Johansson, Merkel, Lindgren, Karlsson och Sjöstrand (2020). Konkurrensyta land–sjö. Vilken potential finns för överflyttning till sjöfart? VTI rapport 1058

¹² Gudmundsson, Hall, Marsden och Zietsman (2016) Sustainable Transportation: Indicators, Frameworks, and Performance Management. Springer. 2016.

¹³ Christodoulou och Kappelin (2020) *Determinant factors for the development of maritime supply chains: The case of the Swedish forest industry*. Case Studies on Transport Policy. Volume 8, Issue 3, September 2020, Pages 711-720

¹⁴ Salvucci, Gargiulo och Karlsson (2019). The role of modal shift in decarbonising the Scandinavian transport sector: Applying substitution elasticities in TIMES-Nordic. *Applied Energy*, [Volume 253](#), 2019

möjligt hamnar på sjöfarten. Där är istället avgiftsstrukturen mer avgörande givet att infrastrukturen inte utgör en direkt hindrande faktor. Kopplingen till isbrytarna blir i det avseendet mycket tydlig.

5 Isbrytning

I regeringens nationella godstransportstrategi noteras att "Näringslivet är beroende av att sjöfarten fungerar året runt för att kunna importera, producera och därmed exportera olika varor. Sjöfartsverkets isbrytare möjliggör för svenska hamnar att ha öppet året runt, även under svåra isförhållanden". I Kapacitetsutredningen konstateras att det i princip inte finns några praktiska begränsningar i antalet fartyg in och ut till hamn i farlederna. Kapacitetsbrister uppstår istället när behov föreligger om att trafikera med fartyg som har andra karaktäristiska avseende t ex djupgående. Åtgärdsbehovet blir då t ex fördjupning, breddning och/eller förändrad utmärkning av farleden. Trafikverket konstaterar då, och det torde gälla även idag, att "i förhållande till investeringar i förbättrad landinfrastruktur är dessa åtgärder mindre kostnadskrävande eftersom större delen av infrastrukturen redan finns". Det är riktigt och viktigt att man säkerställer farledens karaktäristika genom att se till havsbottens beskaffenhet och vid behov säkerställer framkomligheten genom farledsbreddning/fördjupning. Men för att säkra sjöfartens framkomlighet landet runt och året om borde samma fokus läggas på det hinder som isen utgör längs en stor del av de svenska farvattnen och under en stor del av året. Isbrytarna är den viktigaste infrastrukturinvesteringen som Sverige står inför för att värna svensk industris konkurrenskraft och totalförsvarets behov. Investering i, och drift av, isbrytare är en tydlig infrastrukturinvestering av större betydelse för landet som helhet än för sjöfarten som sådan och bör med självklarhet ingå i den kommande Nationella Planen.

Forskning vid VTI av Vierth och Merkel (2020)¹⁵ befäster att isbrytningens kostnader är att betrakta som infrastrukturkostnader. Svensk Sjöfart menar att det skulle stärka svensk industri och besöksnäring men också likställa förutsättningarna för trafikslagen om isbrytningen finansierades med statliga medel. Det logiska, menar Svensk Sjöfart, är att finansiering sker via Trafikverkets anslag för drift och underhåll. Trafikverket konstaterar i underlaget att detta är en principiellt viktig skillnad jämfört med dagens ansvarsfördelning, där Trafikverket finansierar infrastrukturinvesteringar genom anslag, och Sjöfartsverket finansierar drift och underhåll genom farledsavgifter som ytterst drabbar svensk industri och konkurrenskraft.

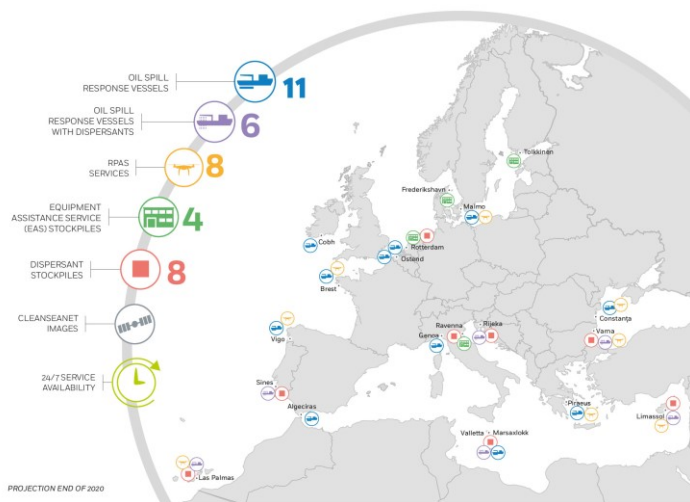
Att investeringen i nya isbrytare och driften av isbrytarna inte finns med i varken basscenariot eller det scenario där planens budget utökas 20% förvånar och oroar! Svensk Sjöfart menar att det är en så prioriterad fråga för Sverige som land att investeringen även borde finnas med i det utvecklingspessimistiska scenariot om 20% lägre budget än basnivån. Isbrytningen är central för svensk export- och import men också för inhemska transporter. Skulle denna investering tas ut genom t ex ökad farledsavgift skulle svenskt näringsliv få en mycket omfattande konkurrensnackdel eftersom sjöfarten skulle bli dyrare. Det skulle sannolikt leda till tre parallella utvecklingslinjer a) minskad, eller rent av upphörd, produktion b) ökad överflyttning till landtransporter för att t ex nå norska hamnar och c) minskat transportutbud /försämrade möjligheter att investera i morgondagens anläggningar i industri men också inom sjöfarten. Stora delar av svensk industri genomför förnärvarande gigantiska satsningar i sina anläggningar och inte minst då i norra Sverige. Nämnas kan SCAs satsningar i Umeå, men också de satsningar som SSAB, LKAB, skogsindustrierna och Norhvolt gör. Alla genererar mycket transporter nu och i framtiden. Kan inte dessa lösas med sjöfart så kommer landinfrastrukturen att belastas än mer.

Svensk sjöfart och svensk maritim industri har en omfattande kunskap och erfarenhet om fartygsbyggande. Kommande isbrytare bör byggas och drivas på ett klimatsmart sätt. Svensk Sjöfart menar att denna

¹⁵ Vierth och Merkel (2020). [Internalization of external and infrastructure costs related to maritime transport in Sweden](#). Research in Transportation Business & Management

kompetens och möjlighet bör nyttjas i detta för Sverige så viktiga projekt. Det finns all anledning att överväga vilka funktioner isbrytarna ska kunna ha vid sidan av sin kärnuppgift. Exempel på sådana funktioner kan vara att bistå med uppgifter inom försvarssektorn, havsräddning, övervakning, forskning, sanering av utsläpp med mera.

Inom Vintersjöfartsrådet är av naturliga skäl isbrytarfrågan ständigt aktuell. Det är i avseendet isbrytning viktigt att se till samverkan internationellt som sker med Finland idag men också möjligheten för staten att samutnyttja sina resurser för hög kostnadseffektivitet och hög utnyttjandegrad av resurserna något som kan omfatta t ex forskningens, Försvarsmaktens och Kustbevakningens behov. Isbrytare kan t ex få en viktig roll vid eventuellt utsläpp till vatten. Bilden nedan som visar EMSAs bild över dagens nätverk av tillgängliga beredskapsresurser för att kunna hantera ett större oljeutsläpp med kommersiella fartygsoperatörer. Bilden visar på tydliga brister i vårt närområde.



Oljeutsläppsresurser. Källa: EMSA – European Maritime Safety Agency

Svensk maritim industri har idag en bred kompetens inom både att konstruera, bygga men även driva fartyg. Ett nära samarbete med svensk industri i samband med anskaffningen av nya isbrytare skulle inte bara leda till bra och funktionella fartyg utan även bidra till att stärka den svenska maritima industrin, gynna forskning och innovationer inom detta område och sist men inte minst skapa arbetstillfällen inom landets gränser.

Man kan notera att om isbrytarinvesteringen skulle finansieras genom ökade farledsavgifter så skulle det under en 40 år(!) framöver innebära ökningarna av avgifterna med i storleksordningen 20% per år enligt Sjöfartsverket. Det skulle vara helt förödande för stora delar av svensk basindustris konkurrenskraft på världsmarknaderna men också få stark negativ inverkan på transporter till, från och inom Sverige. I synnerhet som konkurrensen i mångt och mycket sker med länder som varken besväras av is eller farledsavgifter. När man ligger långt ifrån de stora konsumtionsmarknaderna är en kostnadseffektiv industri och logistik helt avgörande för att man ska kunna vara konkurrenskraftig och därmed skapa arbetstillfällen runt om i Sverige.

6 Avgifter

I en mycket omfattande internationell litteraturöversikt av Kök och Deveci¹⁶ (2019) konstaterar man att transportkostnaden är den faktor som är av största betydelse för valet av trafikslag. Sjöfartens avgifter är omfattande. Sverige hör, enligt Kågesson (1999)¹⁷, till ett fåtal länder som har nationella farledsavgifter och inom Europa har Sverige de högsta avgifterna. Studien har visserligen många år på nacken men man kan konstatera att situationen inte förändrats – utan snarare förstärkts då Finland, som är ett annat land som har denna typ av avgifter, halverat sina avgifter och inte höjt dem sedan Svaveldirektivet infördes 2015. Sveriges dito har höjts drastiskt under denna tid varför skillnaderna ökat.

Stelling et al¹⁸ (2019) konstaterar också den tydliga kopplingen mellan priset på tjänsten, som i mångt och mycket styrs av avgifterna, och möjligheten till överflyttning. Även om förutsättningar för överflyttning från väg till sjöfart finns, och i många fall skulle kunna halvera koldioxidutsläppen är överflyttning svår att få till menar de. Man noterar att transportköpare och varuägare ser få fysiska, tekniska eller kapacitetsmässiga hinder för en överflyttning varför transportkostnaden ofta blir en avgörande faktor.

VTI konstaterar i *Konkurrensytta land – sjö* (2020)¹⁹ att det fartygssegment som är mest känsligt för tids- och kostnadsförändringar är rorofartyg följt av containerfartyg. Dessa båda fartygskategorier är av synnerligen stor vikt för svensk import- och exportindustri såväl i den inomeuropeiska marknaden (RoRo) som till övriga delar av världen (container).

7 Godstransporter

För drygt fyra år sedan, när den förra inriktningsplaneringen (2018–29) var på remiss, tog dåvarande infrastrukturminister Anna Johansson (S) initiativ till ett remissmöte med branschen på Regeringskansliet. Anledningen var att man inte var nöjd med den begränsade höjd Trafikverket tog för godstransporterna i det material man hade remitterat. Dessvärre måste vi från Svensk Sjöfarts sida konstatera att man inte heller denna gång lyckas ta höjd för godstransporterna såsom näringslivets och landets funktionella motor. Inte minst lyser detta igenom i att man inte föreslår att en investering i isbrytare ska lyftas in i planen. Inte heller ser vi det fokus på noder (hamnar) och de stråk på land och vatten som näringslivets transporter allt som oftast efterfrågar.

För att stärka sjöfartens godstransportperspektiv skulle en investeringspott behöva införas. En sådan särskild investeringspott för viktiga och oförutsedda sjöfartsinvesteringar skulle kunna göra stor nytta. Potten skulle användas till särskilt angelägna anpassningar av infrastrukturen som är svåra att förutse och som uppkommer till följd av t ex omläggning av logistiska flöden i näringslivet. En sådan pott skulle öka flexibiliteten i transportsystemet.

8 Säkerhetsdimensionen

Det är bra att Trafikverket lyfter de mycket viktiga frågorna rörande säkerhetsläge och totalförsvaret (s 27). Sjöfartens roll i detta avseende kan inte nog understrykas. Det har blivit tydligt i den gråzon som pandemin

¹⁶ Kök och Deveci (2019). Freight transport mode choice with stated preference method: A systematic literature review. Mersin University Journal of Maritime Faculty, 1 (1), 17-29.

¹⁷ Kågesson, P. (1999) Economic instruments for reducing emissions from sea transport. Air pollution and climate series, 11, pp. 1- 32. Solna: Williamssons Offset.

¹⁸ Stelling, Woxenius, Lamngård, Petersson och Christodoulou (2019). Förlängda sjöben: när- och kustsjöfartens potential. Triple F, rapportnummer 2019.1.21.

¹⁹ Vierth, Johansson, Merkel, Lindgren, Karlsson och Sjöstrand (2020). Konkurrensytta land–sjö. Vilken potential finns för överflyttning till sjöfart? VTI rapport 1058

orsakat men i ett förvärrat säkerhetsläge skulle en stark svensk handelsflotta vara helt avgörande för möjligheter att varuförsörja- och kunna förflyta militära och civila resurser. I detta avseende finns behovet av en betydligt mer omfattande svenskflaggad handelssjöfart än vad vi har idag och behovet av att kunna kompetensförsörja dessa med svenska sjömän- och kvinnor. Med den bakgrunden kunde Trafikverket dragit slutsatser kopplat till styrmedlen och att det behövs insatser som ökar benägenheten hos rederierna att välja den svenska flaggan. Lämpliga styrmedel skulle kunna vara:

- En utvecklad tonnageskatt
- Ersätta stämpelskatten för fartyg med en stämpelavgift
- Återgå till den nettomodell som tidigare rådde
- Säkerställa utbildningssatsningar på liknande sätt som Trafikverket gör inom järnvägsområdet i enlighet med regleringsbrevets mening.

Dessa åtgärder skulle leda till en starkare svenskskontrollerad handelsflotta, fler svenskflaggade handelsfartyg får en säkrad kompetensförsörjning. Det vore bra i fredstid men helt avgörande för Sveriges invånare och industri i orostid. Säkerhetsperspektivet kopplar också väl an till kompetensfrågorna som dryftas i nästa avsnitt.

9 Kompetensförsörjning

Trafikverket lyfter i inriktningsplaneringen den viktiga frågan om kompetensförsörjning av branschen men då främst ur ett infrastrukturperspektiv. Svensk Sjöfart är positiva till att Trafikverket får i uppdrag av regeringen att inrätta ett nationellt råd för kompetensförsörjningsfrågor men menar att ett sådant uppdrag bör vara trafikslagsövergripande. Inom sjöfarten finns ett stort behov av utbildningar som har karaktären av YH eller KY-utbildning. Trafikverksskolan utbildar personer för att arbeta i väg- och järnvägsområdet som kommer att arbeta inom näringsliv eller myndighet. Man erbjuder utbildningar på gymnasie-, yrkeshögskole- och högskolenivå. Svensk Sjöfart menar att Trafikverket bör få ett bredare uppdrag som också innefattar att aktivt bidra till Sjöfartens kompetensförsörjning. Från branschen och myndigheterna finns en efterfrågan om en mer yrkesinriktad kurs- och utbildningsverksamhet än de akademiska utbildningarna som ges vid Chalmers och Linnéuniversitetet. Denna typ av utbildningar finns idag i våra nordiska grannländer med konsekvensen att svenska elever gör utbildningarna där för att sedan komma tillbaka till Sverige och få godkännande för utbildningen från Transportstyrelsen. Det är, menar FSS, av yppersta vikt att trafikslagen inte behandlas olika i dessa för transportsystemets funktionalitet i freds- och orostid så viktiga frågorna.

Eriksson (2020)²⁰ visar på behovet av sjöfartsutbildning och sjöfartskompetens i samhället dels kopplat till rederiernas sjöfarts- och landverksamhet men också behovet hos myndigheterna. Konsekvenserna för samhället skulle enligt studien bli mycket dramatiska för landet om sjöfartsutbildningen upphörde. Eriksson konstaterar att *"Vi kan inte lita på att en gemensam europeisk sjöfartsmarknad förser oss med vare sig civila eller militära transporter i en krissituation."* Av dessa anledningar är det viktigt att Trafikverket tar höjd även för sjöfartens behov när det gäller utbildningsfrågorna med utgångspunkt i en yrkesutbildning som kompletterar dagens akademiska utbildningar.

10 Längre planeringshorisont

Nytt för denna gång är att man arbetar utifrån två olika planeringshorisonter där den ena sträcker sig, som vanligt, tolv år fram i tiden och den andra ytterligare fyra år.

²⁰ Eriksson (2020), [Framtidens behov av kvalificerad sjöfartskompetens](#). Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet.

Tanken med att låta planeringen gå längre fram i tid har vissa poänger. Dock menar FSS att vi visa av erfarenhet vet att de investeringar som ligger mot slutet av den tolvåriga planen ofta justeras i stor utsträckning och de har också stor sannolikhet att skjutas mer på framtiden i senare planer då de får ge utrymme för investeringar som anses mer prioriterade. Att då lägga på ytterligare fyra år menar vi inte är lämpligt. Det kan snarare riskera att väcka falska förhoppningar. Från FSS sida menar vi att det är mycket viktigt att näringslivet ges långsiktigt stabila och förutsägbara villkor för att kunna planera verksamheterna. Vår tro är inte att denna förutsägbarhet ökar genom att gå från 12 till 16 år. Vi tillstyrker därmed förslaget om att även fortsatt arbeta med en 12-årig planperiod.

Göteborg som ovan,

FÖRENINGEN SVENSK SJÖFART



Rikard Engström, Ph D
VD