

Remissyttrande avseende förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 N2017/05430/TIF

Bifogat följer Mälardalen AB:s remissyttrande. Vi har valt ett något annorlunda upplägg för att lyfta fram att vi i Sverige under en lång tid försökt lösa samma problem. Vi besvarar inte bara remissförslaget, utan backar bakåt till Godstransportdelegationens arbete i början av 2000-talet. Vi beskriver därefter med några ytterligare exempel, av många möjliga, hur vi tillsammans över hela landet fortsätter att ta fram i princip samma underlag, i syfte att besvara samma frågor.

Nu behöver vi inte fler utredningar. Vi vet redan det vi behöver veta. Det vi nu behöver är verktyg för ett hållbart transportsystem och för att klimatmålen ska kunna nås. Infrastrukturplan och politik måste kopplas samman. Det innebär att vi alla på olika sätt kommer att få göra uppoffringar och byta vanor. För vi kommer inte alla att kunna få det vi skulle vilja ha och vi kan inte fortsätta som vi gjort.



2017-10-31

n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissyttrande avseende förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 N2017/05430/TIF

Stockholm/Mälardalen är en sammankopplad funktionell region med stor betydelse för hela Sveriges utveckling och internationella konkurrenskraft. Här bor närmare hälften av landets befolkning och 46 procent av landets BNP skapas här. Tillväxten förväntas fortsätta då befolkningen bedöms öka med nästan 1,5 miljoner invånare till 2050 samtidigt som antalet arbetstillfällen ökar med drygt 700 000. Satsningar på transportinfrastruktur i Mälardalen gynnar hela Sveriges tillväxt.

Mälardalen är nordens största insjöhamn. Att som regionalt företag lägga en transport via Mälardalen förkortar nyttjandet av väg- eller järnväg 15/40/70 mil i förhållande till Ost-, Väst- och Sydkusten. Mälardalen bidrar därmed till att minska belastningen på landinfrastrukturen regionalt och nationellt.

Mälardalen välkomnar att Trafikverket i Nationell Transportplan 2018-2029 (i fortsättningen NTP) förtydligar att den i huvudsak omfattar infrastrukturen och att transportpolitiken, styrmedel regler och skatter, ligger utanför detta.

Mälardalen välkomnar också att Trafikverket poängterar behovet av att **komplettera infrastrukturplanen med styrmedel** för att nå förväntade resultat och effekter. Om inte så sker anser Mälardalen att inte heller denna plan kommer att bidra till att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem idag och för framtiden eller ge förbättrade möjligheter för individer och näringsliv att möta samhällets utmaningar.

Det är glädjande att se förslaget till Eco-bonus som möjliggör stöd för överflyttning av gods från väg till sjöfart. Det är även positivt att regeringen ger Transportstyrelsen i uppdrag att undersöka om fler vattenområden kan klassas som så kallade inre vattenvägar. Men det kommer inte att räcka. Vi behöver mer styrmedel i form av både **incitament och avgifter för att önskad förflyttning från landinfrastruktur till sjöfart ska realiseras**. Styrmedel som anpassas efter näringslivets förutsättningar och som uppmuntrar till användandet av multimodala logistikkedjor.

Det är också glädjande att se att NTP omfattar den nödvändiga utbyggnaden till **motorvägsstandard på sträckan Köping-Västjärna**. E18 är en viktig länk för person- och godstrafik norr om Mälaren och en viktig länk för att koppla landinfrastrukturen mot Mälarsjöfarten.

Mälardalen AB
Box 3013
720 03 Västerås

Besöksadress
Gamla Hamnvägen
Köping
S:a Seglargatan 3
Västerås

Telefon
0221-34900
021-150100

Epost/Hemsida
port@malarhamnar.se
www.malarhamnar.se

Org.nr: 556088-4727
Bg: 5398-4308

2017-10-31

Inledning

Begränsade budgetramar, behovet att både i nutid och för framtida tillväxt säkerställa ett **fungerande transportsystem** och **klimatmålen** kan inte resultera i någon annan slutsats än att **sjöfartens andel av det nationella transportarbetet måste öka**. Dagens låga nivå på 3%, relativt övriga Europa, skulle snabbt kunna öka - utan behov av tillkommande investeringar i landinfrastruktur.

Det hade därför varit intressant och värdefullt att i NTP få se en belysning av hur transportsystemet skulle kunna byggas upp - om man istället utgår från en **successiv tydlig och målmedveten utveckling av sjöfarten**. NTP skulle med en sådan utgångspunkt utan tvekan fått en annan utformning.

Om **fyrstegsprincipen** används och **steg 1 och 2 åtgärder genomförs i större utsträckning** skulle beteenden kunna påverkas och behoven se annorlunda ut. Till del ligger sådana åtgärder idag utanför Trafikverkets uppdrag, t.ex styrmedel, skatter och avgifter. NTP skulle också med en sådan utgångspunkt fått en annan utformning.

Mälarhamnar deltar i Ostkusthamnar i samverkan. Sammanslutningen, av nu 12 hamnar längs Ostkusten, har under flera års tid lyft fram att dagens ensidiga investeringar i transportsystemet är ohållbara - avseende miljö, kapacitet och konkurrenskraftighet.

Det ska inte uppfattas som att sjöfarten kan ersätta satsningar i landinfrastruktur. Sjöfartens roll är och förblir ett komplement i ett transportsystem med intermodala lösningar.

Ett nytt transportlandskap behöver växa fram. Men det förutsätter att infrastruktur och politik kopplas samman. Det behöver göras nu. Annars kommer funktionsbrister i befintlig landinfrastruktur att kvarstå, gapet mellan behov av kapacitet och tillgängliga budgetmedel att fortsätta öka och gapet mellan klimatmålen och faktiska utsläppsnivåer likaså.

Nu behöver ord övergå i handling

I remissvarets följande avsnitt knyter vi samman tidigare kända fakta med delar av de anvisningar som givits för uppdraget - att ta fram ett förslag till NTP. Upplägget syftar till att tydliggöra att vi redan vet och har allt vi behöver.

Det skulle gå att exemplifiera med mycket mer. De senaste femton åren har en mängd utredningar och rapporter tagits fram, på nationell, regional och lokal nivå. Kvalificerade och väl underbyggda med fakta som alla beskriver en utveckling vi inte har råd att fortsätta med. Det är därför läge att nu stanna upp och tänka till - vad fattas oss att göra verklighet av det vi säger oss vilja göra och faktiskt måste? För att budgetramarna ska räcka till, transportsystemet fungera, både nu och framöver, och klimatmålen nås.

Det finns ingen enkel väg. Mer utredningar kommer inte att ge oss bättre underlag eller objektiva beskrivningar. Vi kommer alla att behöva göra uppoffringar och ändra vårt beteende. För det krävs **mod och handlingskraft**, både från myndigheter och politiker.

Mälarhamnar AB Box 3013 720 03 Västerås	Besöksadress Gamla Hamnvägen Köping S:a Seglargatan 3 Västerås	Telefon 0221-34900 021-150100	Epost/Hemsida port@malarhamnar.se www.malarhamnar.se	Org.nr: 556088-4727 Bg: 5398-4308
------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------

2017-10-31

Trafikverket beskriver i NTP under rubriken "Planen och övrig transportpolitik" i två meningar det som är en del av lösningen. "Den nationella planen omfattar i huvudsak den statliga infrastrukturen. Transportpolitiken i övrigt innehåller bland annat styrmedel liksom regler och skatter." Våra infrastruktur- och klimatutmaningar kan inte lösas med mindre än att plan och politik kopplas samman. Och vi har varken råd eller tid att vänta.

Sett i ett än större sammanhang – **sjöfarten kan vara med och skapa hållbar tillväxt.**

<http://www.mynewsdesk.com/se/ostkusthamnarisamverkan/videos/saa-loeser-vi-framtidens-transportproblem-med-befintliga-resurser-31653> (1:40 min)

Redan kända fakta

Godstransportdelegationen redovisade i början av 2000-talet flera olika betänkanden bl.a. "Godstransporter – noder och länkar i samspel" (SOU 2004:76). - "Vårt huvuduppdrag har varit att föreslå åtgärder från statens sida för att främja samverkan mellan trafikslagen i arbetet med att uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem. Vi har också fått till uppgift att analysera prissättningen på nyttjande av infrastrukturen i syfte att uppnå konkurrensneutralitet mellan trafikslagen". Redan då beskrevs de politiska intressena att stödja intermodala transporter under en lång tid ha varit stora. Och redan då behovet av att med avgifter styra användandet av infrastrukturen, bl.a. föreslogs reducerade farledsavgifter och en avståndsbaserad skatt på väg.

Trafikverket redovisade **2012** sitt regeringsuppdrag "Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050". Sedan dess har det varit känt att **vi inte kommer att kunna investera oss till den kapacitet som behövs**. Lösningen beskrevs redan då ligga i, att **lite smartare och bättre, i större utsträckning än tidigare, använda det vi redan har**. Trafikverket beskrev också behovet av att koppla samman infrastrukturen med politiska beslut. "**Det ska noteras att infrastrukturinvesteringar bara marginellt kan påverka den totala mängden resor och transporter. Om man på ett avgörande sätt vill påverka efterfrågan krävs därför styrmedel**". Sedan dess har inte mycket hänt i fördelningen mellan de olika trafikslagen – lastbilarna snarare fortsätter att ta marknadsandelar.

Parallellt har kännedomen om sjöfartens lediga kapacitet och miljönytta växt fram. (Därmed inte sagt att sjöfarten inte behöver fortsätta sitt hållbarhetsarbete). **Sverige har EU:s längsta kuststräcka** och med det mycket goda möjligheter att utveckla ett nytt transportlandskap. **Närmsta hamn borde vara det naturliga valet för en betydande större andel av godstransporterna**. Men det har inte hänt och kommer inte heller att hända, så länge som systemstrukturen ser ut som den gör.

Drygt **70 % av Sveriges befolkning bor max fem mil från Sveriges kust** (Källa SCB 2010). Motsvarande områden runt Mälaren och Vänern ingår inte i den beräkningen. Sannolikt utgör produktion och arbetstillfällen samma andelstal. Lösningen på infrastruktur- och klimatutmaningen ligger i att inse att vi inte behöver fortsätta planera för att vi ska agera som tidigare.

Green Cargo har i en marknadsanalys visat att hela 97 procent av trafiken som ankommer Malmö och Trelleborg fortsätter sin färd därifrån med lastbil. Det finns idag ingen statistik om var detta gods är på väg. Men vi har god anledning att tro att stora delar gods är på väg norrut. Hälften av

Mälarhamnar AB
Box 3013
720 03 Västerås

Besöksadress
Gamla Hamnvägen
Köping
S:a Seglargatan 3
Västerås

Telefon
0221-34900
021-150100

Epost/Hemsida
port@malarhamnar.se
www.malarhamnar.se

Org.nr: 556088-4727
Bg: 5398-4308

2017-10-31

befolkningen bor i Mälardalen. Det går därför att anta att även stora delar av godset, för såväl konsumtion som produktion, ska norrut efter det lossats i Skåne.

Sjöfartsverket redovisade i slutet av 2016 sitt regeringsuppdrag att analysera utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige (DNR 16-00767). Utredningen visar att **”grundförutsättningarna för att föra över gods från land till sjö är goda. Det finns tänkbara godsflöden, ledig kapacitet i hamnar och farleder samt lämpligt tonnage. Vidare finns det tydliga politiska ambitioner att genom ökad sjöfart avlasta väg- och järnvägssystemen.”** Utredningen konstaterar också att bilden måste kompletteras med att den typ av sjöfart, som skulle kunna åstadkomma önskad överflyttning, sedan länge har svårt att konkurrera med transporter på väg och järnväg. **”Under nuvarande marknadsförutsättningar saknas incitament för branschen att utveckla nya transportupplägg. Transportköparen ser inte behovet och redaren ser inte affärsmöjligheterna.”**

Trafikanalys redovisade 2016 sitt utredningsuppdrag Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys (Rapport 2016:7). I denna görs enligt vårt sätt att se en grov generalisering som olyckligt kommit att uppfattas som en sanning *”Huvuddelen av inrikes transporter sker med lastbil. Ungefär 8 procent, eller 28 miljoner ton, transporteras längre än 300 kilometer, ett avstånd som anses konkurrenskraftigt för att åstadkomma en överflyttning till järnväg eller inrikes sjöfart, oavsett typ av gods.”* Den felaktiga slutsatsen kom också att ingå som fakta i Sjöfartsverkets utredningsrapport.

Enligt den tillhörande underlagsrapporten Godstransportflöden – Analys av statistikunderlag Sverige 2012-2014 utgår Trafikanalys rapport från följande grunddata:

1. Lastbilsundersökningen, en urvalsundersökning där enkäter skickades ut till svenska åkare och som rörde 12 000 svenskregistrerade fordon under åren 2012-2014. Det betyder att den utlandsregistrerade trafiken inte finns med i den undersökningen. Ett visst motstånd att fylla i enkäten noterades mot slutet där åkarna rapporterade stillestånd för att slippa svara.
2. Trafiken med utlandsregistrerade bilar i Sverige fås via EU från respektive EU- och ESS-lands interna lastbilsundersökningar som kan variera stort i kvalitet. Det finns ingen drivkraft att rapportera trafik som sker utan tillstånd eller utanför givna cabotageregler. Lastbilar som är registrerade utanför EU (som exempelvis ryska fordon) omfattas ej. Trafikanalys säger själva i sin rapport att mycket tyder på att uppgifterna är underskattade.

Vår erfarenhet av förarbunden godstrafik med tung lastbil är att föraren och/eller åkeriet optimerar sin körning genom att hämta och lämna gods vid terminaler längs den huvudrutt som fordonet är planerat för. Det innebär exempelvis att en långresa med svenskregistrerad bil från Trelleborg till Sundsvall sannolikt kommer att gå in i ett antal terminaler längs vägen. Resan, som i sin helhet är på 1018 km enkel resa, kommer att rapporteras som ett antal kortare resor där varje delresa sannolikt är mindre än 300 km. Om resan i stället sker med ett utlandsregistrerat fordon så är osäkerheten stor om den överhuvudtaget kommer med i statistiken.

Ostkusthamnar i samverkan bestämde oss för att lägga fram fakta. Vi ville beskriva hur godset färdas och hur infrastruktursystemet skulle kunna användas på ett mer effektivt sätt. Vi genomförde därför ett experiment där vi skickade sex GPS-sändare i olika paket från en av Centraleuropas viktigaste

Mälarhamnar AB Box 3013 720 03 Västerås	Besöksadress Gamla Hamnvägen Köping S:a Seglargatan 3 Västerås	Telefon 0221-34900 021-150100	Epost/Hemsida port@malarhamnar.se www.malarhamnar.se	Org.nr: 556088-4727 Bg: 5398-4308
------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------

2017-10-31

noder München. Resultatet blev att paketen färdades 1555 kilometer med flyg, 1521 kilometer med tåg och hela 18 653 kilometer med lastbil. Totalt antal kilometer med sjöfart stannade på noll.
<http://www.mynewsdesk.com/se/ostkusthamnarisamverkan/videos/godsets-vaeg-31652> (1:47 min)

Transporter som i Trafikanalys utredning skulle ha redovisats som ett antal kortare inrikes transporter. **Överflyttningspotentialen från väg till sjöfart är betydligt större än det som nu kommit att uppfattas som en sanning.**

Planeringsförutsättningar för uppdraget att ta fram förslag nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Nedan summeras ur direktivet till NTP (N2017/0312/TIF m.fl). Sätter man det, och tidigare direktiv som getts för att lösa infrastruktur- och klimatutmaningarna, i relation till den fortsatta utveckling vi ser måste slutsatsen bli att - **infrastrukturplanen inte kan stå för sig, utan måste kombineras med en aktiv och tydlig politik**. Samhället i övrigt har inte och kommer inte att lösa det, utan tydliga verktyg som styr den fortsatta utvecklingen och vårt beteende.

Följande viktiga ställningstaganden och beslut ska enligt direktivet, också denna gång, ligga till grund för Trafikverkets framtagande av förslaget till NTP:

- De transportpolitiska målen och de transportpolitiska principerna.
- Fyrstegsprincipen
- Ett trafikslagsövergripande synsätt

De åtgärder som föreslås i NTP ska bidra till att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem idag och för framtiden och ge förbättrade möjligheter för individer och näringsliv att möta samhällets utmaningar.

Målsättningen med regeringens klimatpolitik är att Sverige ska vara ett föregångsland i klimatarbetet och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Transportsektorns klimatpåverkan behöver därför minska kraftigt jämfört med dagens nivå. **År 2030 ska utsläppen från inrikes transporter ha minskat med 70% jämfört med 2010.**

Regeringens proposition Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop 216/17:21) och beslut med anledning av propositionen (bet.

2016/17:TU4, rskr 2016/17:101) ska i sin helhet utgöra utgångspunkt för Trafikverkets och analyser och förslag till åtgärder. Trafikverket ska redovisa hur planförslaget beaktar de prioriterade utmaningar som beskrivs i propositionen:

- o Omställning till ett av världens första fossilfria välfärdsländer
- o Investeringar för ett ökat bostadsbyggande
- o Förbättra förutsättningarna för näringslivet
- o Förstärka sysselsättningen i hela landet
- o Ta höjd för och utnyttja digitaliseringens effekter och möjligheter
- o Ett inkluderande samhälle

Mälarhamnar AB
Box 3013
720 03 Västerås

Besöksadress
Gamla Hamnvägen
Köping
S:a Seglargatan 3
Västerås

Telefon
0221-34900
021-150100

Epost/Hemsida
port@malarhamnar.se
www.malarhamnar.se

Org.nr: 556088-4727
Bg: 5398-4308

2017-10-31

Trafikverket ska ta fram en samlad redovisning av hur förslaget till NTP bidrar till att skapa goda förutsättningar för effektiva godstransporter. Näringslivets konkurrenskraft bygger på tillförlitliga transporter, inom Sverige och genom länkar med resten av världen. Godsets framkomlighet är en prioriterad fråga för regeringen. **Regeringen vill fortsatt främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.**

Betydelsen av enkla, effektiva åtgärder ska särskilt studeras och beskrivas, liksom hur planen bidrar till att skapa förutsättningar för intermodala lösningar och effektiva logistiklösningar. Redovisningen ska därför omfatta en tydlig och motiverad beskrivning av vilka åtgärder som är samhällsekonomiskt effektiva för att åstadkomma en sådan överflyttning.

Redovisat förslag till nationell plan för transportsystemet

Trafikverket konstaterar, precis som planeringsförutsättningarna anger, att en stor del av anvisad budgetram för utveckling av transportsystemet är "låsta" i tidigare NTP.

Trafikverket beskriver att det förslag till NTP som läggs fram bl.a. syftar till att

- främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart
- minska transportsektorns miljöpåverkan utifrån den nationella planens roll
- skapa förutsättningar för att utveckla morgondagens transportsystem
- återställa och utveckla järnvägens funktionalitet

Under rubriken "Planen ska bidra till minskad miljöpåverkan" beskriver Trafikverket nödvändigheten av *"styrmedel och åtgärder som främjar energieffektivisering, elektrifiering, ökad andel biodrivmedel samt ett transporteffektivt samhälle. Det handlar främst om åtgärder och styrmedel som ligger utanför den nationella planen. Planen bidrar med det som ryms inom nationella infrastrukturåtgärder."*

I en annan del av planen framgår att godstransportarbetet enligt Trafikverkets basprognos förväntas öka med 74 procent från 2012 till 2040. ***"Den ökade efterfrågan av både person- och lastbilstransporter kommer att innebära ökad trängsel där det redan idag råder trängsel, och att nya flaskhalsar kan uppstå. För sjötransporter råder i stort sett inga kapacitetsproblem i farlederna, och det finns också en stor total hamnkapacitet."***

Därefter följer en beskrivningen *"Utbyggnaden av Hamnbanan i Göteborg till partiellt dubbelspår och dubbelspåret över Marieholmsbron är av stor strategisk betydelse för näringslivet i hela Sverige, eftersom Göteborgs hamns järnvägspendlar försörjer stora delar av Sverige med gods"* Mälarhamnar ifrågasätter inte behovet av åtgärderna, men vill poängtera att ett hållbart transportsystem inte kommer att kunna åstadkommas genom att vi fortsätter planera för mer av det vi alltid gjort.

Vi vet att vi inte kommer att kunna bygga oss till den kapacitet som behövs, godstransportarbetet förväntas öka kraftigt, samtidigt som transportsektorns miljöpåverkan ska minska och järnvägens funktionalitet återställas och utvecklas. I den kontexten måste vi redan idag börja ta höjd för ett nytt transportlandskap som innebär att hela Sveriges kust används för vårt nationella godstransportarbete.

Mälarhamnar AB
Box 3013
720 03 Västerås

Besöksadress
Gamla Hamnvägen
Köping
S:a Seglargatan 3
Västerås

Telefon
0221-34900
021-150100

Epost/Hemsida
port@malarhamnar.se
www.malarhamnar.se

Org.nr: 556088-4727
Bg: 5398-4308

2017-10-31

”Överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart begränsas inte i första hand av kapacitet i hamnar och anslutande landinfrastruktur, utan av att det i de flesta fall blir dyrare att ta sjövägen, bland annat på grund av höga omlastningskostnader. För att en mer omfattande överflyttning av gods från väg till sjö ska ske krävs åtgärder som ligger utanför den nationella planen, till exempel styrmedel som så kallad eco-bonus.”

Hamnarnas avgifter är baserade på att tillhandahålla infrastruktur, maskinutrustning och personal. En stor andel utgörs av fasta kostnader. Kostnader som vid större hanteringsvolym kan fördelas på dessa större volymer och leda till att leverantörernas kostnader för sjötransporter minskar.

Ett trafiksystem som ger förutsättningar för att nå klimatmålen

För att nå klimatmålen krävs både rätt infrastrukturinvesteringar och styrmedel som gör att infrastrukturen används rätt. Styrmedel som anpassas efter näringslivets förutsättningar och som uppmuntrar till användandet av multimodala logistikkedjor.

Trafikverket beskrev ett sådant behov redan 2012 i ”Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050”

”Övergripande handlar det om ett avgörande vägval i svensk klimat- och transportpolitik. Åtgärderna i klimatpaketet ensamma är dock långt ifrån tillräckliga för att nå klimatmålen; de behöver kompletteras med de ytterligare åtgärder och styrmedel som föreslås i klimatscenariot.”

I NTP föreslås att del av ramen avsätts till åtgärder i järnvägstransportsystemet för näringslivets behov i syfte att bland annat möjliggöra en överflyttning av gods från väg till järnväg. Vi ställer sig frågande till varför det inte **tydliggörs att trimningsåtgärder lämpligen används till åtgärder som möjliggör överflyttning även till sjöfart**. För varje tonkilometer som flyttas över från väg till sjö minskar koldioxidutsläppen med 50 %. Om de totala externa effekterna räknas in är reduktionen över 70 %. (Källa Trafikanalys ”ECO-bonus för sjöfart” Rapport 2017_11)

Förslaget med **Eco-bonus möjliggör stöd för överflyttning av gods från väg till sjöfart**. Men det kommer inte att räcka. Prisdifferensen mellan en lastbils- och en sjötransport är även efter den föreslagna modellen för stora. Mälarhamnar har konkreta exempel på prisdifferenser från kunder, som säger sig vilja välja sjöfart, där lastbilstrafik till södra Europa inte går att konkurrera med. Inte ens med Eco-bonus upplägget.

Det är även positivt att regeringen ger Transportstyrelsen i uppdrag att undersöka om fler vattenområden kan klassas som så kallade inre vattenvägar, men det krävs även att bemanning, behörighet, cabotage och isklassning tydliggörs så att trafikering med IWW-klassade fartyg kommer igång i Mälaren. Fyra år efter införlivandet av EU:s regelverk ser vi fortfarande inte någon trafikering. Branschens förklaring är att det bara är de tekniska villkoren som specificerats. En restitution av farledsavgifterna skulle ge incitament att sätta fart. Dvs. under en period på t.ex. fem år betalar inte gods som går på fartyg och i farleder som är klassade för inre vattenvägar någon farledsavgift. Marginalkostnaden för staten bör vara i stort sett noll, om inte positiv, då detta gods idag belastar väg- och järnvägsnätet. Det är alltså ingen inkomst som staten (Sjöfartsverket) har idag.

Mälarhamnar AB
Box 3013
720 03 Västerås

Besöksadress
Gamla Hamnvägen
Köping
S:a Seglargatan 3
Västerås

Telefon
0221-34900
021-150100

Epost/Hemsida
port@malarhamnar.se
www.malarhamnar.se

Org.nr: 556088-4727
Bg: 5398-4308

2017-10-31

Tydlighet kring regelverket för Trafikverkets ständiga dispenstransporter saknas. Sverige tillämpar idag inte EU:s direktiv 96/53/EC. Direktivet reglerar att dispens efter ansökan kan medges för längre och tyngre transporter, om denna går till närmaste kombiterminal eller hamn. Istället medges kontinuerligt dispenser för betydligt längre transporter, både på väg och järnväg över hela landet.

Tyngre/utrymmeskrävande transporter på väg och järnväg samt tillstånd för 74-tons lastbilar behöver därför kompletteras med villkor att i enlighet med EU:s direktiv gå mot närmaste omlastningscentral eller hamn.

Återställa funktionaliteten i det befintliga infrastruktursystemet

Trots goda intentioner i NTP kommer återställd funktionalitet i infrastrukturen inte uppnås under planperioden. Detta innebär att många av dagens brister, med tillförlitlighetsproblem som följd, kommer att kvarstå och risken att behovet av både reinvesteringar och underhåll fortsätter att öka.

För effektivitet och hushållning med resurser vill vi särskilt lyfta behovet av **en fastställd plan för reinvesteringar vars medelstildelning är oberoende av det avhjälpande underhållet** samt betona vikten av ett fungerande befintligt infrastruktursystem. Genom att styra större andel av godstransporterna till sjöfart, såväl de nationella transporterna genom kust- och IWW- sjöfart och de internationella genom översjö- och närsjöfart och bättre använda Mälarhusnarna och Ostkushamnarna, ökar möjligheten till underhållsfönster på järnvägen. Järnvägen behöver mer kapacitet för både besiktningar och underhåll.

Särskilda objekt av väsentlig betydelse för att möjliggöra för kraftigt ökade godstransporter på Mälaren och Ostkusten

Hjulstabron

I Mälaren pågår för närvarande Mälarhusnarna och i det åtgärder i Södertälje Sluss, farled samt hamnarna i Västerås och Köping. Det nationella projektet är budgeterat till drygt 1,5 miljarder SEK där Västerås, Köping och Region Västmanland är medfinansierare. Till det kommer åtgärder i motsvarande nivå i hamnarna i Västerås och Köping. Målet för projektet är att **större fartyg, så kallad ny Mälarhusmax (160*23*7m) ska kunna trafikera Mälaren**. I utredningsfasen har en tillkommande brist identifierats - Hjulstabron. Åtgärder för bron krävs för att ny Mälarhusmax ska kunna passera. Utan en anpassad Hjulstabus görs i så fall nationella och kommunala investeringar utan att ge de nyttor som Mälarhusnarna baserats på.

Motiven till att Hjulstabron inte omfattas av NTP är därmed helt oförståeliga. I planens objektslista anges dessutom att bron inte har någon koppling till andra infrastrukturinvesteringar eller andra länder. Det är än mer anmärkningsvärt då NTP själv anger att en ombyggd Hjulstabus krävs för att större fartyg ska kunna trafikera Mälaren.

Mälarhusnarna har idag trafik till europeiska hamnar. För specialgods, till exempel transformatorer på upp till 600 ton, är Västmanlands och södra Dalarnas unika näringsliv beroende av att Hjulstabron får en ny utformning.

Mälarhusnarna AB
Box 3013
720 03 Västerås

Besöksadress
Gamla Hamnvägen
Köping
S:a Seglånggatan 3
Västerås

Telefon
0221-34900
021-150100

Epost/Hemsida
port@malarhamnar.se
www.malarhamnar.se

Org.nr: 556088-4727
Bg: 5398-4308

2017-10-31

Samtliga åtgärder behöver vara klara till år 2022, så att ny Mälarmax kan trafikera Mälaren år 2023, vilket avtalet mellan Trafikverket, Sjöfartsverket, Region Västmanland, Västerås stad och Köpings kommun stipulerar.

Mindre trimningsåtgärder

Västerås, Västmanlands och södra Dalarnas unika näringsliv är beroende av att kunna ta ut sitt specialgods, till exempel transformatorer på upp till 600 ton, via Västerås. Idag sker detta via ett så kallat "roll on-roll off"-läge i centrala Västerås. För fortsatt hållbara specialtransporter behöver detta istället ske i Västerås hamn. Detta för med sig att **dispenstransportleden behöver förlängas** genom främst bärighetsanpassningar ner till Västerås hamn.

För att optimera möjligheterna för trafikslagövergripande transporter med Västerås och Köping som noder finns **behov av mindre åtgärder på och i anslutning till Västerås västra och Köpings bangårdar** för effektiva anslutningar och omlastningar mellan sjöfart och järnväg/väg. **Dessa kan genomföras med hjälp av trimningsåtgärder.**

Utökad kapacitet för person- och godstrafik på Bergslagspendeln

Bergslagspendeln har förutom en roll **som viktig länk för persontrafiken mellan norra Västmanland/ södra Dalarna – Västerås och vidare ut i landet även en viktig funktion för godstransporter ner till Västerås hamn.** Ett sådant upplägg ger högre effektivitet och säkerhet för produktion samtidigt som persontrafiken gynnas av utökad robusthet och kapacitet. Trots ett nationellt ansvar för järnvägssystemet finansierar den regionala transportinfrastrukturplanen tillsammans med kommunerna längs med Bergslagspendeln ett mötesspår i höjd med Brattheden. Investeringen är en första åtgärd som kräver omedelbar byggstart och är ett led i att skapa hållbara person- och godstransporter. För full utväxling behöver insatsen kompletteras med trimningsåtgärder längs sträckan samt att rätt kapacitet finnas på Västerås bangård.

Hur får vi ett fungerande och hållbart transportsystem?

I anvisningarna till Trafikverket för framtagandet av NTP listades utgångspunkter för arbetet och utmaningar som skulle beaktas.

Regeringens pågående arbete med en godsstrategi som ska presenteras våren 2018 behöver också tas i in ett gemensamt sammanhang. Det är dags att gå från ord till handling på en bredare front än tidigare. Redan i början av 2000-talet försökte vi bl.a. genom Godstransportdelegationens arbete lösa precis samma problem som nu.

Det ligger en motsats inbyggd i att många vill ha mer, där det redan är trångt, för pengar som inte finns och som skulle kunna beskrivas kontraproduktivt resultera i att vi tillhandahåller mer infrastruktur som genererar en fortsatt negativ utveckling för klimatet.

Nuvarande uppdelning där Trafikverket är anslagsfinansierat och Sjöfartsverket avgiftsfinansierat leder inte heller rätt. Det råder inte konkurrensneutralitet mellan trafikslagen.

Till det kommer avgiftssystemets uppbyggnad för Sjöfartsverket. Idag finns tydliga tröskeeffekter i lots- och farledsavgiftssystemet både inom nuvarande och det nya som avses införas 1/1 2018. Det är idag i stort sett inte möjligt för fartyg att bygga en affärsidé på ett antal korta samlastningar av

Mälarhamnar AB Box 3013 720 03 Västerås	Besöksadress Gamla Hamnvägen Köping S:a Seglargatan 3 Västerås	Telefon 0221-34900 021-150100	Epost/Hemsida port@malarhamnar.se www.malarhamnar.se	Org.nr: 556088-4727 Bg: 5398-4308
------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------

2017-10-31

gods i olika hamnar för att sedan gå direkt ner till kontinenten. Lotsavgifterna leder till att land- och järnvägstrafiken prioriteras före sjöfarten.

Förslaget med ECO-bonus är bra, men det behövs mer. Norge har branschgemensamt arbetat fram en Kustsjöfartstrategi som stödjer överflyttningen av godstransporter från land till sjö. Det ger sannolikt bättre förutsättningar för att det norska upplägget med ECO-bonus ska få genomslag och avsedd effekt. Man har med politisk enighet utgått från ett behov av att åstadkomma förändring, utan att behöva böttna i en uppfattad objektiv värdering av den exakta potentialen.

Infrastrukturplanen behöver kompletteras med kombinationer av fler styrmedel, både incitament och avgifter, anpassade efter näringslivets förutsättningar och som uppmuntrar till användandet av multimodala lösningar. Ett sådant exempel är införandet av en avståndsbaserad vägsnitavgift. Rätt utformad kommer den inte att vara ett hot mot skogsnäring, jordbruk eller landsbygd. Ett annat är nattligt förbud för lastbilstransporter som införts i Schweiz. Ett tredje kontraktsvillkor i Rotterdams hamn i syfte att begränsa godstrafiken på land. Exempel finns att hämta i övriga Europa.

Vi vet redan det vi behöver veta.

- Vi kommer inte att kunna bygga oss till den kapacitet som behövs.
- Sjöfarten har ledig kapacitet som snabbt kan tillhandahållas.
- År 2030 ska utsläppen från inrikes transporter ha minskat med 70% jämfört med 2010.
- För varje tonkilometer som flyttas över från väg till sjö minskar koldioxidutsläppen med 50 %. Om de totala externa effekterna räknas in är reduktionen över 70 %.
- Järnvägen behöver mer kapacitet för besiktning och underhåll.
- Lastbilstrafiken fortsätter bara att öka.
- Sverige har EU:s längsta kuststräcka.
- Drygt 70% av Sveriges befolkning bor max fem mil från kusten.
- Alla trafikslag behövs, men ett optimerat nationellt system innehåller betydligt högre andel sjöfart.

Det finns ingen enkel väg. Mer utredningar kommer inte att ge oss bättre underlag eller objektiva beskrivningar. Vi kommer alla att behöva göra uppoffringar och ändra vårt beteende. För det krävs **mod och handlingskraft**, både från myndigheter och politiker.

Trafiksystemet, avgiftsmodeller och styrprinciper måste tillsammans bilda en helhet som leder till att sjöfartens andel av det nationella transportarbetet ökar. Närmsta hamn är bästa hamn för en betydande andel av våra godstransporter.

Carola Alzén
VD Mälarhamnar AB

Mälarhamnar AB Box 3013 720 03 Västerås	Besöksadress Gamla Hamnvägen Köping S:a Seglargatan 3 Västerås	Telefon 0221-34900 021-150100	Epost/Hemsida port@malarhamnar.se www.malarhamnar.se	Org.nr: 556088-4727 Bg: 5398-4308
------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------