

Infrastrukturdepartementet

Till: li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: li.nationellplan@regeringskansliet.se

2024-04-15

Diarienummer LI2023/03919

Remissvar: Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Föreningen 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 sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser närmare 30 miljoner passagerare med färjor till och från Sverige.

Remissvar i korthet

- Svensk Sjöfart välkomnar regeringens tydlighet i direktiven i inriktningsunderlaget. Vi vill dock uttrycka vår besvikelse när ambitionen inte alls ser ut att tagits omhand av Trafikverket i den huvudrapport som skickats ut på remiss.
- Att Trafikverket klarar att ta ett helhetsövergripande perspektiv är avgörande för ett väl fungerande och effektivt transportsystem. Svensk Sjöfart har tillsammans med Sveriges Åkeriföretag, Tågoperatörerna tagit fram ett antal skarpa förslag om hur transporteffektiviteten kan ökas. Här spelar satsningar på omlastningsnoder en central roll.
- För kommande planperioden för inriktningsunderlaget är sjöfartens viktigaste frågor:
 - 1) Fortsätta tydliggöra finansieringsansvaret mellan staten, handelssjöfarten och andra aktörer. Avsnittet i inriktningsunderlaget kommenterar en väldigt liten del gällande lotsavgifter och ger ett skarpt förslag på detta. Frågan är betydligt större och något regeringen behöver hantera och här kan Statskontorets rapport på området tjäna som underlag. Det är tydligt att anslagen behöver justeras till Sjöfartsverket både avseende sådant som idag finansieras via avgift istället för anslag och medel för att täcka driftskostnaderna för isbrytning bäras av anslag och dessa tillföras Sjöfartsverket.
 - 2) Likställ vinterväghållningen till sjöss och på land. Vad gäller inriktningsunderlaget utgår Svensk Sjöfart från att den beslutade investeringsramen för förnyelse av två av fem isbrytare kvarstår. Ytterligare två av isbrytarna faller inom kort för åldersstreck och regeringen bör i den kommande revideringen av nationella planen ta ett helhetsgrepp om finansiering av tillräcklig isbrytarkapacitet i syfte att säkerställa tillgängligheten till för transporter till och från svenska hamnar året om i hela landet.

3) Säkra svensk konkurrenskraft genom att möjliggöra övergången till fossilfria bränslen. Vi noterar att Trafikverket i huvudrapporten pekar ut elektrifiering och digitalisering som de två medel som ska lösa sjöfartens omställning. Dessa två åtgärder är viktiga men långt ifrån sanning vad gäller sjöfarten. Sjöfarten behöver stora mängder energi för att framdrivas och en analys av detta behov behöver kartläggas. Detta berörs inte alls i huvudrapporten. I underlagsrapporten om sjöfart tydliggörs detta och skarpa förslag på hantering läggs fram. Det är av största vikt att dessa också hanteras skyndsamt av regeringen.

- Svensk Sjöfart förordar en mer ambitiös ekonomisk ram (+20 %) för kommande planeringsperiod.
- Avseende beredskap förordar Svensk Sjöfart att det är Trafikverkets ansvar att tillse tillgänglighet och redundans i transportsystemet där sjöfarten utgör en väsentlig del. Detta kan exempelvis inkludera isbrytarkapacitet och olika typer av reservhamnar med tillhörande farleder samt att Trafikverket är ansvarig för beredskapssektorns transporter.

1. Övergripande frågor

Svensk Sjöfart kan konstatera att det även med en mer ambitiös ekonomisk ram (+20%) för infrastrukturutvecklingen i Sverige är det uppenbart att utrymmet för en mer omfattande utbyggnad är väldigt begränsat, utan fokus måste vara att tillse att det som finns faktiskt fungerar, samt att skapa förutsättningar att trimma och effektivisera användningen av befintlig infrastruktur. Ur ett sjöfartsperspektiv torde därför frågan om att säkerställa att den nuvarande isbrytningskapaciteten kan bibehållas och en förnyelse av hela den svenska isbrytarflottan planeras för framtiden vara en av de allra mest angelägna åtgärderna. Med hänsyn till att planen kommer att ge begränsat utrymme för en mer omfattande utbyggnad inom infrastrukturområdet förordar Svensk Sjöfart att utöver vidmakthållande/underhåll så prioriteras i första hand åtgärder som gör att befintlig infrastruktur kan mer utnyttjas och trafikslagen i ökad utsträckning kan avlasta varandra där så är lämpligt.

Inriktningsunderlag saknar bättre analyser av sjöfartens utmaning avseende omställningen till fossilfrihet. Från och med 2024 inkluderas sjöfarten i EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS). Med hänsyn till att Sverige ligger långt från centrala marknader är det angeläget att underlätta övergången till fossilfria bränslen för att på så sätt minska den konkurrensnackdel Sveriges låga transportavstånd innebär för svenska företag i form av redan höga transportkostnader.

2. Regeringens uppdrag når inte ända fram

Regeringen uttryckte tydligt i direktivet inför inriktningsunderlaget att de bedömer att det behövs en mer utvecklad och samordnad långsiktig infrastrukturplanering där även luftfart och sjöfart ingår. De angav vidare att det innebär att det behövs en samlad bedömning av måluppfyllelse även på luftfartsområdet och sjöfartsområdet. Och som skäl angav att det ”inte minst den snabba tekniska utvecklingen och behovet av att modernisera luftrummet kan vara exempel på frågor som på olika sätt berör luftfartens och sjöfartens förutsättningar” samt att därutöver behöver en bedömning göras av effekter för samtliga trafikslag till följd av utvecklingen inom andra delar av transportsystemet. Trafikverket fick därför i uppdrag att genomföra och redovisa en trafikslagsövergripande analys med syfte att bedöma en inriktning för åtgärder i transportinfrastrukturen såväl sammantaget som inom respektive trafikslag som på ett effektivt sätt bidrar till de transportpolitiska målen.

Svensk Sjöfart ståndpunkt: Vi välkomnar regeringens tydliga uppdrag till Trafikverket. Vi vill dock uttrycka vår besvikelse när ambitionen inte alls ser ut att tagits omhand av Trafikverket i vart fall inte i

den huvudrapport och de förslag som presenterats. Vi noterar att det finns en bakgrundsrapport om sjöfartens unika förutsättningar som inte förefaller ha beaktats närmare vid framtagande av huvudrapporten. I bakgrundsrapporten återfinns exempelvis flera förslag hur sjöfarten mer effektivt kan kopplas ihop med och avlasta resten av transportsystemet. Rapporten innehåller även 37 konkreta förslag på åtgärder. Ytterst få av dessa har lyfts fram i huvudrapporten. Svensk Sjöfart kommentar finns i bilagan till detta remissvar.

Vi noterar att flera av landets regioner har lyft fram sjöfartens betydelse för regional utveckling inte minst för näringslivet. Inte heller detta har lett till att sjöfarten tydligare fått utrymme i inriktningsunderlaget. Svensk Sjöfart gjorde också detta påpekande vid förra remissen av inriktningsunderlaget år 2021. Med tanke på regeringens tydliga direktiv inför inriktningsplaneringen undrar vi om Trafikverket klarar att ta det ansvar som ligger myndigheten att vara just trafikslagsövergripande planeringsmyndighet med tanke på att det trots en tydlig inriktning från regeringen inte genomsyrar huvudrapporten. Trafikverkets underlagsrapport om Sjöfart innehåller mer av de inslag som Svensk Sjöfart önskat se men då nästintill helt förbises kan vi som industri inte känna oss övertygade om att sjöfarten tas omhand på det sätt regeringens intentioner gav oss anledning att hoppas. Vi förutsätter att regeringen därför ser över ansvaret för planeringen i syfte att säkerställa att ambitionerna om ett helhetsperspektiv på transportsystemet faktiskt uppnås. Detta gäller såväl gods som passagerartrafik.

3. Trafikverkets inriktningsunderlag analys över sjöfartens utveckling

Inriktningsunderlaget visar att godstransporterna med sjöfart minskar sett till tonkilometer den senaste femårsperioden till skillnad från vägtransporterna som ökat under samma period.

Järnvägstransporterna har under samma period varit på samma nivå. Detta visar tydligt att regeringen behöver ta ytterligare åtgärder för att stärka sjöfartens konkurrenskraft.

Jämför man sedan med Trafikverkets preliminära basprognos ser sjöfarten ut att förlora alltmer i konkurrenskraft där man pekar på att sjöfartens godstransportarbete förväntas minska med 12 % i relativa termer medan alla andra förväntas ha en relativ ökning. Rapporten anger att det beror på ”antagandet om kraftigt minskad import av oljeprodukter, som idag står för en stor del av sjöfartsimporten.”

Svensk Sjöfarts ståndpunkt: Svensk Sjöfart ställer sig frågan till den bedömning som Trafikverket gör avseende transporterna. Trafikverkets antagande ”om kraftigt minskad import av oljeprodukter, som idag står för en stor del av sjöfartsimporten” utgår från ett antagande om att när Sverige inte längre importerar oljeprodukter så minskar sjöfarten utan att ta hänsyn till att när energiprodukten ställs om kommer sjöfarten istället att transportera andra flytande produkter för energianvändning men även vara en del av att transportera uppfångad CO₂. Här behöver Trafikverket istället ta in internationella analyser av sjöfartens efterfrågan och påverkan från EU ETS samt andra internationella styrmedel. Trafikverket förefaller dessutom helt räkna med att man, möjligen till följd av en total avsaknad av trafikslagsövergripande perspektiv i planeringen, kommer att misslyckas med att bidra till en ökad användning av sjöfarten för att avlasta hårt ansträngd landinfrastruktur trots att detta är regeringens tydliga ambition.

Detta visar tydligt att regeringen behöver vidta ytterligare åtgärder för att stärka sjöfartens konkurrenskraft för att sjöfarten och vattenvägens tillgängliga kapacitet kan utnyttjas mer än idag.

För detta krävs åtgärder såsom översyn av avgifter, fungerande vinterväghållning, mer effektiv lotsning, mer fokus på noder och hamnar etc.

4. Investeringsvolym

Trafikverket anger att kostnaderna för att fullfölja de större investeringarna (över 100 miljoner kronor) i den gällande planen är 350 miljarder kronor under nästa planperiod 2026–2037. Av detta är drygt 80 procent järnvägsinvesteringar, drygt 10 procent väginvesteringar och knappt 5 procent sjöfartsinvesteringar. I enlighet med direktivet redovisar Trafikverket förslag till medelsfördelning för samma planeringsram som för den nu gällande planen, vilken uppgår till 959 miljarder kronor i 2023 års prisnivå (motsvarar 799 miljarder kronor i 2021 års prisnivå).

Svensk Sjöfarts ståndpunkt: Investeringarna i sjöfartens infrastruktur utgör en väldigt liten andel av den totala ramen. Vi utgår därför att sjöfartens projekt i plan fortgår som beslutat, inklusive projekten relevanta för Vänersjöfarten. Det är dock svårt att se sjöfartens del i tabell 1 i underlaget. Vi förutsätter också att medel omprioriteras för att säkerställa reinvesteringar i isbrytare som säkerställer att hela den svenska isbrytarkapaciteten förnyas för att säkerställa en samhällsviktig och grundläggande vintersjöfart. Mer om det under punkt 7 nedan. Därutöver kommer nya finansieringsbehov för exempelvis reservhamn och därtill tillhörande farled samt tågfarjor för att nämna några. Dessa är avgörande inte minst för beredskapsskäl.

5. Sjöfartens omställning

Gällande tekniskiften i avsnitt 2.4 nämns väldigt lite om sjöfartens omställning man pekar kort på elektrifiering och digitalisering som två tekniker och därför riskerar att missa de stora utmaning internationell sjöfart står inför. Sjöfarten är hårt reglerade inte minst av EU genom Fit-for-55 och samtliga aktiva rederier största fråga är nu vilken energi som ska användas för sina fartyg både på kort, medellång och lång sikt. Fartyg som beställs nu, levereras om några år och ska sedan segla ända fram till runt 2045–2050. Frågan är komplex och beror på fartygs användningsområde (last), fartygets kommande trafik (kortsjöfart, medellång och fartyg över världshaven), tillgången på bränslen i de områden där fartyget förväntas segla för att nämna några. I inriktningsunderlaget nämns inget av detta. Elektrifiering kommer bara vara möjligt för fartyg i trafik på väldigt korta sträckor under lång tid framöver. Däremot kan elektrifiering vara en central del för att minska utsläpp när fartyg ligger vid kaj och därför bör landanslutning av fartyg vara en central frågeställning i denna typ av underlag.

Frågan om energieffektivisering är en viktig del för sjöfarten och också ett område som är välreglerat internationellt. Att minska sjöfartens energibehov är avgörande för att sjöfarten ska klara klimatutmaningen då bristen på tillräckligt mycket fossilfritt bränsle är ett faktum både på kort och lång sikt. Här kan förstås digitaliseringen utgöra en viktig del med de exempel som nämns i underlaget. Men det är viktigt att belysa att digitaliseringen har en viktig effekt på energieffektivisering men inte på omställningen i stort.

Svensk Sjöfarts ståndpunkt:

Om Trafikverket har ett uppdrag att arbeta med att ställa om hela transportsektorn i sin helhet behöver mer arbete och analyser göras inom detta område även på sjöfartens område. Analysen som delas i huvudrapporten är inom sjöfartens område alldeles för elementär och speglar vare sig de utmaningar angående sjöfartens omställning som finns eller de frågor som behöver ställas angående vad som krävs av alla aktörer inom sjöfarten; industri likväl som offentliga aktörer och myndigheter.

En sådan elementär analys som helt saknas är behovet av bränslen som kommer krävas för bunkring i Sverige under planperioden såsom volymer, produktionsmedel, geografisk allokering etc. En sådan analys behöver skyndsamt göras och vara teknikneutral. För lite resurser läggs på att analysera och ta fram rekommendationer för sjöfarten jämfört med exempelvis vägsektorn där uppdrag om myndighetsgemensamma handlingsplaner för laddning av vägfordon är ett sådant exempel som saknas för sjöfart. Industrin är redo att bidra i sådant analysarbete men samhället behöver ta sitt ansvar.

För mycket fokus läggs i huvudrapporten på digitaliseringens effekter. Digitaliseringen kommer bidra med en del för energieffektivisering men den stora utmaningen är att det inte finns tillräckliga mängder fossilfria bränslen för fartyg som bunkrar i Sverige. Digitalisering bidrar dock med stora mervärden även inom andra områden inte minst sjösäkerhet där vi gärna skulle se att mer resurser satsas på att förenkla all rapportering och framför allt hur olika drift- och trafikrelaterade data kan harmoniseras för att effektivt kunna uppfylla obligatoriska rapporteringskrav.

I underlagsrapporten för sjöfart nämns mer runt sjöfartens omställning som kan göra ett bra underlag i det fortsatta arbetet med sjöfartens omställning på landsidan. Vi vänder oss dock i viss mån mot skrivningen att det är hamnarnas behov av bränsle som ska analyseras utan det är sjöfartens behov och här utgör förstås hamnarna en viktig del i egenskap av nod. Vi delar dock de förslag som underlagsrapporten lyfter om bättre kartläggning och analys av behoven. En tydlig ansvarsfördelning av vilken myndighet som bör ansvara för detta behöver också göras.

6. Prissättning på transporter – lotsavgifter

I underlaget nämns att exempel på faktorer som direkt påverkar transportsystemets användning är avgifter, skatter, regleringar, lagar, trafikledning och kapacitetstilldelning. Vad gäller prissättning nämns att väl utformad prissättning av transporter har stor potential att bidra till att transportsystemet används mer effektivt.

Farleds- och lotsavgifter bör, enligt förslaget, utformas för effektivitet på systemnivå och rapporten påtalar att sjöfarten betalar statliga avgifter på omkring 1,8 miljarder kr per år, av vilket en knapp tredjedel är lotsavgifter och resten farledsavgifter. Lotsavgifterna är kopplade till en direkt kostnad för att genomföra transporten (lotsningskostnaden), medan farledsavgifterna har ett rent finansierande syfte. I rapporten anges vidare att principiellt bör därför lotsavgifterna avspegla den marginella kostnaden för lotsningen, medan farledsavgifterna bör tas ut på ett sätt som skapar så lite undanträngningseffekt som möjligt.

Även regionerna betonar, enligt rapporten, att sjöfarten behöver ses över med avseende på finansieringsmodeller för att främja hållbara transporter på vatten. Lotsningstjänster utgör i högsta grad en regionalpolitisk fråga.

Svensk Sjöfarts ståndpunkt:

Vi delar rapportens grundläggande tanke om att farleds- och lotsavgifter utformas effektivt på systemnivå, så väl som tankarna kring att avgiftssättningen inom transportsystemet som helhet måste bygga på mer likartade principer om de ska kunna utgöra ett användbart styrmedel för att öka effektivitet i användningen av transportsystemet. Nuvarande avgiftsmodeller inom transportområdet skiljer sig åt mellan trafikslagen och det är uppenbart att principerna för avgiftsuttag skiljer sig åt och det är uppenbart att det saknas ett helhetsperspektiv kring dessa frågor. Inom sjöfartsområdet förekommer, som såväl VTI som Statskontoret konstaterar, avgifter som har en rent fiskal princip och därför är att likställa med ett skatteuttag. I underlaget från Trafikverket förs ett resonemang om att

användningen av marginalkostnadsprissättning för sjöfartens avgifter inte skulle täcka statens kostnader för att utveckla och underhålla sjöfartens infrastruktur, vilket tydligt visar att avgiftsuttaget och principerna för uttag av avgifter sker enligt helt olika måttstockar för trafikslagen.

Svensk Sjöfart kan i sammanhanget konstatera att frågan om avgiftsuttag är komplex, då ex. brukaravgifter kan leda till att hamnar i mindre befolkningstäta områden i Sverige kraftigt skulle missgynnas och avgifterna därigenom få stora regionalpolitiska effekter. Detta på samma sätt som omfattande utbyggnader och satsningar styr transporter till vissa hamnar, vilka då också erhåller lägre statliga avgifter inom andra områden (ex. lotsning).

Svensk Sjöfart vänder sig dessutom mot att Trafikverket i förslaget använder begreppet kund och resonerar runt marginalkostnader för vissa tjänster. Detta tyder på en grundläggande oförståelse för hur ex. lotsning fungerar. Lotsningen är en lagstadgad skyldighet för många fartyg och den service som erbjuds är i form av lotsningstjänster genom ett statligt monopol. Lotsning är en viktig del av sjöfartssäkerhetsarbetet inom internationell sjöfart. Vi har dock sett en försämrad service främst pga brist i vissa hamnar och farleder att tro att detta kan prissättas bort visar på en grundläggande brist i förståelse.

Vi saknar också en analys av den regionalpolitiska aspekten i denna fråga. Här har digitaliseringen en stor potential att lösa behovet av lotsning dygnet runt, året runt och här bör resurser runt digitalisering förstärkas för att kunna introducera landbaserad lotsning för en mer effektiv lotsningstjänst. Vidare behöver man förstå att sjöfarten inte finns för sin egen skull utan fartygen anlöper de hamnar dit last ska eller där lasten ska hämtas. Att resonera runt marginalkostnad i dessa fall är inte relevant då rederierna inte har möjlighet att vare sig nyttja någon annan tjänst, välja annan hamn eller annan ort. Ovan på detta förefaller både Trafikverket och VTI befinna sig i någon villfarelse om att avgifter som påläggs sjöfarten endast påverkar vinsten för rederier i andra länder långt borta. Resonemanget är lika verklighetsfrämmande som att utgå från att svensk moms endast påverkar hur stor vinst ett utländskt företag kan göra vid försäljning i Sverige. Precis som med moms innebär avgifter på sjöfarten kostnader som i stort sett uteslutande påförs den svensk import och export, samt resor till och från Sverige. För Sverige som jämfört med många konkurrentländer ligger relativt långt från viktiga marknader innebär detta att svenska varor blir dyrare och har samma effekt som ex. en tull. Svensk Sjöfart motsätter sig därför att förslaget som finns i underlaget i denna del.

Vi delar fullt ut den bedömning som återfinns i underlaget och som även påtalats av Statskontoret (i analysen av Sjöfartsverkets verksamhet- och finansieringsform (2023:3)¹) att farledsavgifterna i huvudsak är fiskala. Vi menar dock att regeringen bör utgå från vad Statskontoret tydligt visat och vad Sjöfartsverket själva under flera år anfört i sina anslagsframställningar påpekat, dvs. att anslagsmedel behöver tillföras Sjöfartsverket. Svensk Sjöfart förordar dels att Sjöfartsverket tillförs närmare 300 miljoner kronor per år (i enlighet med vad som anges i verkets senaste treårsplan) för sådant som avser verksamhet som bör finansieras med anslag. På motsvarande sätt visar den senaste vintern med all önskvärd tydlighet att isbrytningen bör anslagsfinansieras, varför närmare 400 miljoner per år ytterligare behöver tillföras Sjöfartsverket.

Vad gäller miljödifferentieringen av farledsavgifterna delar Svensk Sjöfart synen att den kommer att spela ut sin roll i framtiden. Det är då av stor vikt att de medel som idag används för

¹ <https://www.statskontoret.se/siteassets/rapporter-pdf/2023/2023-3-utskriftsversion.pdf>

miljödifferiering används till att sänka farledsavgifterna och inte försvinner in i Sjöfartsverkets driftsbudget som riskerar leda till att kostnaderna för Sjöfartsverkets verksamhet ökar.

Med hänsyn till att Trafikverket inte anlägger ett trafikslagsövergripande perspektiv i övrigt är diskussionen om avgifter uppfriskande och visar snarast på behovet av att mer strukturerat och samlat överväga vilka principer som bör vara vägledande för avgiftsuttaget för infrastrukturen inom transportområdet. Att säkerställa att det finns tydliga principer som leder till ett mer effektivt utnyttjande och användning av infrastrukturen torde var väl värt att överväga särskilt med hänsyn till att det med stor sannolikhet kommer att saknas medel för att göra alla önskvärda investeringar i ny infrastruktur. Inom ramen för en sådan översyn torde dock ett antal frågor särskilt behöva övervägas ex. regionalpolitiska aspekter.

7. Tillgänglighet är viktigt även för sjöfarten inte minst vintertid

Under kapitlet tillgänglighet saknas helt skrivningar om sjöfarten. Industrin ser brister i isbrytning och lotsning främst på grund av bristande tillgänglighet som idag påverkar sjöfartens möjlighet att leverera i tid. Detta leder också till betydande kostnader för näringslivet. Isbrytning idag är ett stort hinder för fungerande sjöfart i norra Sverige och det finns idag inte heller en fungerande lösning planerad för i statens infrastrukturplanering trots det nämns inte frågan i underlaget.

Till skillnad från på landsidan står sjöfarten för samtliga driftkostnader för infrastrukturen, inklusive isbrytningen. En kostnad som dessutom slås ut på samtliga anlop till och från Sverige – oavsett om det finns is eller inte i det aktuella området på vintern. På landsidan ingår snöröjningen i den anslagsfinansierade driften av infrastrukturen. Vinterväghållningen handlar om tillgänglighet och bör hanteras lika oavsett om den utgörs av snöröjning till lands eller isbrytning till sjöss. Näringslivet *föreslår mot denna bakgrund att isbrytningen, i likhet med snöröjningen på land, finansieras över anslag och att Sjöfartsverket därför tillförs 300 miljoner kronor per år över anslag.*

Isbrytare är en viktig del av infrastrukturen för sjöfarten och en förutsättning för att möjliggöra trafik på hela Sverige året om. I samband med beslut om den senaste nationella planen konstaterades att isbrytare är en del av infrastrukturen för sjöfarten, varför Sjöfartsverket bemyndigades att genomföra förnyelsen av två av fem isbrytare. Ytterligare två av isbrytarna faller inom kort för åldersstreck och regeringen bör i nationella planen ta ett helhetsgrepp om finansiering av tillräcklig isbrytarkapacitet i syfte att säkerställa tillgängligheten till för transporter till och från svenska hamnar året om i hela landet.

Svensk Sjöfarts ståndpunkt: Att likställa vintersjöfart med vinterväghållning på väg är av stor vikt och vi välkomnade att regeringen i gällande nationell plan beviljade förnyelse av två av fem isbrytare, såväl som att Sjöfartsverket under året påpassligt utnyttjat marknaden och förvärvat ytterligare en mindre isbrytare. Den senaste isvintern visar dock med all önskvärd tydlighet på behovet av att säkerställa att även isbrytarflottan underhålls- och löpande förnyas för att klara uppgiften, så att vi inte som under den senaste vintern haft perioder då ingen av de svenska statsisbrytarna kunnat gå för full kapacitet. Vi välkomnar att beslutet att genomföra investeringar i de två oplanerade isbrytarna föreslås ligga fast. Att planen nu utökas till att omfatta resterande isbrytare är av stor vikt för att säkerställa näringslivets behov av transporter i hela Sverige året om. Det är därför av stor vikt att anslaget för detta ökas och inkluderar hela den svenska isbrytarkapaciteten för att långsiktigt säkerställa den avgörande samhällskritiska service som isbrytarna utgör.

8. Att underlätta för intermodala transporter kräver fokus på noderna

Underlaget nämner att ett effektivt intermodalt transportnätverk är nödvändigt, men det finns i dag ingen som har ett ansvar för samordningen. För att få intermodala transportkedjor att fungera blir nodernas lokalisering, funktion och kostnadsbild central. Vidare nämns att infrastrukturplaneringen behöver stödja den intermodala utvecklingen genom kapacitetsstarka trimningsåtgärder i anslutning till noderna. Vidare nämns att stråk med många godståg samt stråk som leder till stora internationella och intermodala noder bör ha kapacitet att hantera 750 m långa tåg i betydande omfattning. Intermodala lastbärare är generellt relativt lätta och längre tåg är en relativt enkel effektiviseringsåtgärd för intermodala transporter.

Regelverk och styrmedel bör också utvecklas som ökar attraktiviteten för intermodala transporter. Det finns även stora behov att utveckla teknik och tjänster som effektiviserar de intermodala transporterna och digitalisering av intermodala transportkedjor är nödvändigt för att de ska vara attraktiva och konkurrenskraftiga.

Svensk Sjöfart ståndpunkt: Svensk Sjöfart delar förslagen och motivering i denna del, men vill särskilt understryka att förbindelser på land till och från hamnar och framförallt integrationen mellan de olika trafikslagen är avgörande för att förbättra nodernas funktion. Detta medan åtgärder för att utöka kapaciteten i vissa hamnar kan vara eftersträvarvärt, men endast i undantagsfall bidrar till en ökad ex. en ökad intermodalitet eller ett mer effektivt utnyttjande av infrastrukturen som helhet.

Svensk Sjöfart har i denna del tillsammans med Åkeriföretagen och Tågoperatörerna tagit fram tydliga förslag på åtgärder som stärker just noderna².

9. Sektorns beredskapsförmåga byggs nu upp

Inriktningsunderlaget slår fast att transporter, inklusive en fungerande transportinfrastruktur, är ett av fundamenten i det civila försvaret och till stora delar även för det militära försvaret. De senaste årens snabba förändring av det säkerhetspolitiska läget i världen har visat ett behov av att öka tempot i uppbyggnaden av totalförsvaret, ett arbete som nu pågår på bred front i Sverige

Svensk Sjöfarts ståndpunkter:

Svensk Sjöfart att det är Trafikverkets ansvar är att tillse tillgänglighet och redundans i transportsystemet. Detta kan exempelvis inkludera isbrytarkapacitet och olika typer av reservhamnar med tillhörande farleder.

Trafikverket är ansvarig för beredskapssektor transporter. Dock kvarstår mycket jobb för myndigheten att internt organisera och samordna sig i enlighet med denna uppgift.

Stockholm som ovan

För Svensk Sjöfart

Anders Hermansson, VD

Pia Berglund

² <https://www.altinget.se/artikel/oka-transporteffektiviteten-laat-mer-gods-fardas-via-sjofart-och-jarnvag>

Svensk Sjöfarts kommentarer på enskilda förslag från rapporten Sjöfart - underlagsrapport till Inriktningsunderlag för 2026–2037

Svensk Sjöfart har tagit del av Trafikverkets underlagsrapport avseende sjöfart. Svensk Sjöfart delar mycket av det som skrivs i rapporten och tycker den utgör ett bra underlag för regeringen att ta i beaktande i det fortsatta arbetet med en infrastrukturproposition.

Några av de enskilda förslagen som föreslås i underlagsrapporten som Svensk Sjöfart vill lyfta fram är som särskilt viktiga, men inte begränsade till, är:

- Utarbeta möjligheter till statligt stöd eller medfinansiering för åtgärder inom hamnarnas geografiska ansvarsområden. Det kan vara aktuellt för åtgärder av nationellt strategiskt intresse, exempelvis elektrifiering, förnybara bränslen, beredskap, multimodala/intermodala transporter eller klimatanpassning. Det kan inkludera men inte begränsas till: stöd för installation av land- och laddinfrastruktur för fartyg i enlighet med Trafikanalys tidigare förslag.
- Utarbeta en plan för hur tillgången till el och kapaciteten i elnätet ska kunna möta hamnarnas framtida effektbehov.
- Kartlägg hur de olika förnybara bränslena kommer att fördelas över hamnarna i Sverige och bedöm vilka eventuella åtgärdsbehov som kan komma att uppstå.
- Tydliggör vilka hamnar som är strategiskt viktiga ur ett beredskapsperspektiv och identifiera behov av eventuella förebyggande åtgärder (se även avsnittet "Identifiering av samhällskritisk infrastruktur och flöden samt integrerad planeringsprocess").
- Fortsätt att stödja etableringar av produktionsanläggningar för förnybara sjöfartsbränslen via exempelvis Klimatklivet.
- Planera för fortsatt förnyring av isbrytarflottan.
- Förslag runt förändring av beskattning av elektrisk landström samt el som bränsle.
- Sverige bör prioritera en hög delaktighet i det internationella standardiseringsarbetet för att tillvarata svenska intressen. Not. Viktigt att alla regeringens expertmyndigheter här deltar i arbetet och att samordning sker med näringen.
- Transportstyrelsen bör vidareutveckla sina processer för att på ett effektivare sätt stödja omställningen till eldrift och smarta fartyg.
- Svensk flagg på fartyg är en förutsättning för att Försvarmakten ska kunna skydda/eskorterera fartygen i en krigsliknande situation.
- Sjöfartsverket har i sitt underlag till Trafikverket framfört behov av investeringar till ytterligare isbrytare, till förnyelse av ett antal stora arbetsfartyg samt fartyg för sjömätning. Att bibehålla tillgång till svenska statsfartyg samt förmåga att utföra sitt myndighetsuppdrag i alla beredskapsnivåer är viktigt för Sveriges totalförsvarsförmåga.