



**Mälarhamnar**  
KÖPING • VÄSTERÅS

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Dnr: N2015/4305TIF

## **Yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029**

Mälarhamnar har tagit del av Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029. Mälarhamnar är inte en av de remissinstanser som finns med på sändlistan, men önskar lämna synpunkter då det nationella transportsystemet är av stor betydelse för oss.

Synpunkterna gäller huvudrapporten ”Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaner för perioden 2018-2029 (2015:180), men framför allt underlagsrapporten ”Sjöfart”.

Mälarhamnars geografiska läge tillsammans med möjligheterna för en optimal godshantering gör Västerås och Köping till en viktig transportnod i Sverige.

Mälarhamnars läge ger möjligheter för sjötransporter drygt 100 km in i Mälardalen som når en geografisk marknad i Västmanland, Närke, Södermanland, Uppland, Värmland och Dalarna. Ett bra komplement för transporter i en region med stark tillväxt.

Vi välkomnar att sjöfarten återigen lyfts fram som en av lösningarna för ett Transportsystem som är robust, tillförlitligt, säkert och fungerar för alla.

”Effektiva och pålitliga logistiska flöden är en viktig förutsättning för näringslivets konkurrenskraft. Åtgärder krävs för att stärka alla trafikslag, inte minst sjöfartens möjligheter för inrikes transporter.”

I underlagsrapporten ”Sjöfart” beskrivs mycket utförligt möjligheterna med en utökad sjöfart, men också de hinder som finns för utveckling.

”Ökad kustsjöfart och närsjöfart går att realisera snabbare än utbyggd landinfrastruktur, då infrastrukturen till stora delar redan existerar.”

Samtidigt lyfts ett flertal områden som på olika sätt inte bidrar till snabb omställning. Bl.a. konkurrensneutraliteten mellan trafikslagen, behov av beteendeförändringar hos både kunder och samhälle, administrativa skillnader mellan trafikslagen, att Sjöfartsverket är avgiftsfinansierat medan Trafikverket är anslagsfinansierat och att Sverige saknar en nationell Hamn- och Kustfartstrategi.

EU:s vitbok anger att 30 % av vägtransporterna över 300 km ska flyttas till järnväg och sjöfart 2030 och mer än 50 % till 2050. Ett tydligt mål som leder till en bättre övergripande styrning och uppföljning mot faktiska mål än prognoser.

Enligt inriktningsunderlaget har Sverige ungefär dubbelt så hög andel järnvägstransporter som EU. Samtidigt är järnvägssystemet i stort behov av ökad kapacitet för både besiktning/tillståndskontroll och underhåll/reinvesteringar. En förflyttning av gods från väg till sjöfart borde därför vara det önskvärda. Med EU:s längsta kust är möjligheterna i princip obegränsade.

Om fyrstegsprincipen verkligen används, i alla lägen och där alla trafikslag analyseras, kommer ett annat transportsystem växa fram. Fler av nu identifierade brister kommer att hitta sin lösning i befintligt system och behovet av investeringar minskar.

Vi förordar att järnvägen i framtiden till större andel än idag planeras för persontrafik och att godstrafiken flyttas över på sjöfarten. Bästa möjliga mix mellan väg och järnväg ska väljas för kortast möjliga landtransport till en hamn.

Inriktningsunderlaget är en mycket bra nulägesbeskrivning av transportsystemet och dess utvecklingspotential. Att öka sjöfartens andel av det nationella transportarbetet anser Mälarhamnar vara en nödvändighet. Det är nu dags att gå från ord till handling!!

### **Förslag på åtgärder för att få ett Transportsystem som är samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart**

Kapacitetsbristerna i transportsystemet är stora utmaningar under, men också fortsatt efter planperioden. Sjöfarten har möjlighet att vara en del av lösningen genom att ledig kapacitet finns med en förmåga att snabbt hantera ökade volymer. Men förändringarna kommer att kräva styrning, incitament och att fler myndigheter än Trafikverket involveras.

Nedan listas förslag som syftar till att förändra förutsättningarna för sjöfarten och möjliggöra en överflytt av gods.

### **Inför ett nytt mål för överflyttning av gods: Sjöfartens andel av det totala nationella transportarbetet ska fördubblas till 14 % 2030 och 25 % år 2050**

- 1) Samtliga myndigheter inom transportområdet ska styras och följas upp mot det nya målet.
- 2) Generellt bör målstyrning införas istället för dagens arbete med olika former av prognoser. Myndigheterna ska redovisa planerade åtgärder och därefter resultatet av dessa.
- 3) Trafikverket ska tydligare använda fyrstegsprincipen för alla delar av verksamheten där alla trafikslags möjligheter har analyserats och bör ta fram rutiner för detta i beslutsprocesserna.
- 4) Möjligheten att följa upp målet kräver förbättrad statistik – ett uppdrag bör ges till Trafikanalys.

### **En tydlig miljöstyrning där miljönytta belönas**

För att bygga upp ett långsiktigt hållbart transportsystem i Sverige räcker det inte med bättre teknik och energieffektivisering. Vi måste också ändra vårt beteende och samhällsplanera smartare, för att på kort och lång sikt, minska transporternas negativa miljö- och hälsopåverkan.

Det svenska transportsystemet är i dagsläget starkt beroende av fossila bränslen. Idag står vägtrafiken för huvuddelen av utsläppen och en tydlig miljöstyrning bör förändra detta faktum. Det måste löna sig att göra rätt. Sätt att göra detta på kan vara att använda incitament såsom miljöstyrning i farledsavgifterna, införa Ecobonus etc.

En förutsättning är att varje system bär sina egna kostnader och därmed får transportköparen att göra mer välinformerade val, som speglar transportslagens miljöpåverkan.

1. Trafikverket bör ges i uppdrag att ytterligare titta på åtgärder som genom incitament styr trafiken mot system som ger mindre klimatpåverkan än idag. Här kan ex. Norges Grön Kustfartsstrategi utgöra ett tydligt exempel.
2. Ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med Naturvårdsverket utforma målet, nivåer och möjlighet till uppföljning
3. Samtliga myndigheter inom transportområdet ska styras och följas upp mot det nya målet.

### **Tröskeeffekter i lots- och farledsavgiftssystemet**

Idag finns tydliga tröskeeffekter i lots- och farledsavgiftssystemet både inom det nuvarande och det nya som föreslås av Sjöfartsverket i enlighet med regeringens uppdrag om översyn av detsamma. Det är idag i stort sett inte möjligt för fartyg att bygga en affärsidé på ett antal korta samlastningar av gods i olika hamnar för att sedan gå direkt ner till kontinenten. Sjöfartsverkets rabattsystem gynnar inte denna typ av trafik, utan gynnar frekvent trafik på kortare sträckor vilket är nog så viktigt.

Lotsavgifterna leder till att land- och järnvägstrafiken prioriteras före sjöfarten. I det nu liggande förslaget för nytt avgiftssystem försvinner rabatterna för Mälaren och Väneren. Längre landtransporter befaras bli konsekvensen.

1. Regeringen bör ge Sjöfartsverket i uppdrag att tillsammans med Trafikverket göra en analys över avgiftssystemets tröskeeffekter. En idé skulle kunna vara att slopa avgiften för anlop nr 2 och vidare. Dvs. att avgiften endast tas ut för första hamn så att när- och kustsjöfart kan sammankopplas i bästa möjliga system.

## Differentierade avståndsbaserade väg- och järnvägsavgifter

Förändring i syfte att få godset i hela sin transportkedja att gå på det för alla mest lämpliga trafikslaget. Att också involvera järnvägstransporterna i upplägget ger ökade möjligheter att få loss kapacitet på järnvägen för besiktning/tillståndskontroll och underhåll/reinvesteringar.

1. Möjligheten att avståndsbasera väg- och järnvägsavgifter bör utredas. T.ex. skulle vitbokens 300 km kunna vara en gräns där högre avgiftsuttag börjar.

## Inlandssjöfart och kustsjöfart

Inlandssjöfart/inre vattenvägar och kustsjöfart nämns allt oftare som det ”femte transportslaget” och ett möjligt alternativ till landtransporter. Införandet av EU-regelverket för inre vattenvägar (IVV) öppnar för möjligheter att utveckla denna typ av sjöfart. Mälaren och Vänern är sedan ett år tillbaka möjliga för inlandssjöfart, utan resultat hittills.

I inriktningsunderlaget beskrivs hur inte minst storstadsregionerna är i stort behov av transporter och att större delen av dessa transporter kan genomföras med inlandssjöfart i container eller trailer.

Det behövs fortfarande en del klarlägganden för att få igång inlandssjöfarten; bemanning, utbildning, klassificeringen, lotsplikt, avgifter, isbrytningen, bränslefrågan, cabotageregler m.m. Spelplanen behöver tydliggöras och konkurrensmöjligheterna vidareutvecklas. Inlandssjöfarten befinner sig på samma planhalva som lastbilen och tåget, inte som de IMO-klassade havsgående fartygen.

1. Restitution av farledsavgiften. En idé som bör utredas är möjligheten att ge restitution på farledsavgiften för få fart på inlandssjöfarten. D.v.s. 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 har idag.

Med vänlig hälsning



Carola Alzén  
VD Mälarhamnar AB