TRAFIKVERKET

Handlingsplan för svensk sjöfart

Sjöfartssektorn kraftsamlar med 62 förslag för stärkt sjöfart

Trafikverket
Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Författare: Pia Berglund
Version: 1.0
Projektnummer: TRV 2018/93261
Kontaktperson: Pia Berglund
ISBN: 978-91-7725-478-2

Tryck: BrandFactory

Foto: Sid 4. Mikael Svensson, sid 9. Kerstin Ericsson, sid 10. Vichaya Kiatying-Angsulee, sid 18. Kerstin Ericsson, sid 22. Kasper Dudzik, sid 25. Stefan Bratt, sid 28. Corepics VOF

Förord

Sedan den 1 februari 2019 arbetar jag som nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart med placering på Trafikverket. Uppdraget är en del av de åtgärder som regeringen lagt fram i nationella godstransportstrategin, som antogs i juni 2018. Samordnaren uppgift är att främja en väl fungerande och effektiv inrikes sjöfart och närsjöfart och förbättra förutsättningarna för överflyttning av godstransporter från väg.

Regeringen slår i nationella godsstrategin fast att ”Inrikes sjöfart och närsjöfart har potential att avlasta väginfrastrukturen, minska andelen kortväga lastbilstransporter och därmed minska trängseln på vägarna och utsläppen av klimat- och luftföroreningar. Det gäller bland annat vid större byggprojekt runt och i storstäderna. En stor potential finns i närsjöfartslösningar baserade på slingor som knyter ihop svenska inlands- och kusthamnar med andra europeiska hamnar.”

En av mina huvuduppgifter är att ta fram en handlingsplan med konkreta åtgärder för att främja inrikes sjöfart och närsjöfart som också främjar energieffektiva lösningar med låga utsläpp. Fokus har inledningsvis varit att få igång samråd och samverkan mellan alla de parter som har identifierats som nyckelaktörer.

Nu gör de statliga aktörerna en gemensam kraftsamling och föreslår 62 åtgärder för att stärka inrikes sjöfart och närsjöfart. Åtgärderna omfattar förslag som kan göra skillnad såväl på lång sikt som på kort sikt. De omfattar förslag inom områden som t.ex. forskning och innovation, regler, infrastruktur och information- och kunskapsspridning.

De parter som nu har gjort åtaganden i handlingsplanen är Boverket, Energimyndigheten, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Vinnova, Fossilfritt Sverige, Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket. Handlingsplanen kommer att uppdateras årligen av Trafikverket i samråd med berörda aktörer.

Jag ser fram emot att i god samverkan med alla intresserade aktörer arbeta vidare med uppdraget att öka sjöfartens andel av godstransportarbetet. Sjöfarten är inte bara en möjlighet för att nå de klimatpolitiska målen för transportsektorn utan en nödvändighet.

”Nu gör de statliga aktörerna en gemensam kraftsamling och föreslår 62 åtgärder för att stärka inrikes sjöfart och närsjöfart.”

Pia Berglund
Nationella samordnare
inrikes sjöfart och närsjöfart

”Sjöfarten är inte bara en möjlighet för att nå de klimatpolitiska målen för transportsektorn utan en nödvändighet”

Åtgärdsförslag för att stärka inrikes sjöfart och närsjöfart

Område 1 – Målsättning för arbetet

1. Trafikverket tar fram ett förslag på tydlig målsättning för arbetet med överflyttning till järnväg och sjöfart.

2. Trafikverket tar fram lämpliga KPI:er för arbetet med regeringsuppdraget om nationell samordning för inrikes och närsjöfart.

Område 2 - Samråd och samverkan

3. Trafikverket kallar aktuella aktörer till ett högnivåmöte för utpekade områden med syfte att öka andel gods på sjöfart – Vänern och Mälaren.

4. Trafikverket förstärker sjöfartens medverkan i Trafikverkets fora för näringslivssamverkan (är idag väldigt järnvägs- och väg tunga).

5. Trafikverket fortsätter stödet till Maritimt Forum för sitt arbete som Short Sea Shipping Promotion Center (SPC) med sina varuägardialoger och som tar fram ett Short Sea Shipping Schedule.

6. Trafikverket stödja horisontella samarbeten på initiativ av näringslivet med stöd av myndigheter, näringsliv, akademin samt SPC.

7. SKL i samarbete med Trafikverket bjuder in hamnars ägare för att påbörja en diskussion runt hamnarnas roll, runt nya regelverk samt annan aktuell lagstiftning.

8. Trafikverket sammankallar trafikmyndigheterna för fortsatta månadsträffar i frågan.

9. Trafikverket sammankallar den större myndighetsgruppen för uppdraget två gånger per år.

10. Trafikverket nyttjar sina regionala godstransportråd för att samverkan på området.

Område 3 – Information och kunskapsspridning

11. Trafikverket genomför en halvtidskonferens 2021 av genomförandet av handlingsplanen för att stärka inrikes sjöfart och närsjöfart.

12. Trafikverket sprider information om forskning- och innovationsprojekt, testprojekt och annan information som kan skapa ökad kunskap om inrikes sjöfart. Detta görs genom hemsida och nyhetsbrev.

13. Trafikverket och Sjöfartsverket följer aktivt de nya linjer/rutter/ sjöfartsaktiviteter runt om i landet som påbörjas för att samla in information om brister och möjliggörande faktorer i enskilda projekt.

14. Trafikverket i samverkan med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen samlar statistik och data om sjöfarten och dess utsläpp och miljö- och klimatpåverkan.

Område 4 – Infrastruktur och planering

15. Boverket analyserar och vägleder kommunernas godsstrategiarbete. 15% av kommunerna som svarat har en godsstrategi. Utifrån utfallet av frågan, ser vi att det finns behov av Boverkets kommande vägledning (kommer 2020).

16. Trafikverket kommer att, i samråd med berörda parter, se över möjligheten att i samband med infrastrukturinvesteringar i farleder och i anslutningar till hamnar ställa krav på att en större andel av godset som idag kommer till och från hamnen med lastbil och järnväg också kommer med fartyg där så är möjligt. En sådan analys kommer att också innehålla rekommendationer om hur detta kan göras i hamnen baserat på redan tillämpad praxis i andra europiska länder.

17. Trafikverket ser över sina olika processer för infrastrukturplanering för att de ska i större omfattning analysera möjligheten att använda sjöfart (exempel anmälan om brister, i åtgärdsvalsstudier, bättre förberedelser för åtgärder som får stöd av TEN-T).

18. Trafikverket utreder och identifierar, i samråd med andra aktörer, vilka ytor, stickspår m.m. som kräver förbättringar för att möjliggöra överflyttning och som ägs av kommun/hamn samt hur dessa kan finansieras.

19. Sjöfartsverket inventerar och fastställer, om medel medges, status och åtgärdsbehov för mindre lastageplatser i hamnar.

20. Sjöfartsverket fortsätter sin insats för sjömätning vilket ger grund för digitalisering samt optimering av farleder.

21. Sjöfartsverket fortsätter sitt arbete med att förbättra tillgängligheten för lotsning.

Område 5 – Staten som offentlig aktör

22. Trafikverket kommer att i sina upphandlingar av byggen och infrastrukturprojekt, där så är logistiskt möjligt och miljömässigt fördelaktigt, alltid se över möjligheten att i dessa använda sjöfart som ett alternativet transportmedel för byggnadsmassor. En vägledning för hur så kan ske kommer att tas fram av Trafikverket vilken också kan nyttjas för andra aktörer.

23. Trafikverkets arbete med att ställa om Färjerederiets färjor till 2045, kallad vision 2045, ska spridas till andra aktörer för att öka kunskapen hos andra samt arbetet som görs inom Sjöfartsverket rederiverksamhet.

Område 6 – Regelutveckling och tillämpning av regler

24. Transportstyrelsen beslutar om ett regelverk för riskbaserad lotsning.

25. Transportstyrelsen deltar i det internationellt regelarbetet och driver, när så är lämpligt, arbetet med funktionsbaserade/målbaserade regler inom EU och globalt.

26. Trafikverket kommer att inom ramen för befintliga regelverk ta större hänsyn till möjligheten att nyttja befintliga transporter på fartyg eller järnväg innan dispens för bredare, längre och tyngre fordon medges för vägtransport. Konsekvenser såsom påverkan på priset på och tillgången till transporter för näringslivet samt klimat- och miljönytta av ett sådant förslag kommer analyseras.

27. Transportstyrelsen bistår, så långt, behov och resurser medger, regeringskansliet med de åtgärder som återstår inom ramen för regelförenklingsutredningen exempelvis vad gäller: särskild ordning för de fartyg som bareboat-chartrats till en svensk redare eller från en svensk redare, samt införa en särskild del i fartygsregistret för in för pråmar och flytande utrustning, vilket även kräver lagstiftningsåtgärder.

28. Transportstyrelsen kommer inom sin marknadsövervakning att se över fler områden såsom autonom sjöfart, hamnar m.m.

29. Transportstyrelsen arbetar med regelförenkling av fartygs registrering (ex. för pråmar) samt arbetet med one-stop shop.

30. Trafikverket att i samråd med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket ser över metoden för konsekvensutredningar så att de i större utsträckning tar hänsyn till hur avgifter och regler påverkar överflyttning av gods.

31. Transportstyrelsen ser, när resurser medger, över fartområdet ”inre fart” för att stärka det mindre tonnagets möjlighet att bedriva trafik längs med hela Sveriges kust.

32. Transportstyrelsen ser, när resurser medger, över möjligheten att teckna ömsesidiga avtal med vissa länder för att möjliggöra en utökad närsjöfartstrafik.

33. Transportstyrelsen följer upp varför fartyg flaggas in i och ut ur fartygsregistret i samband med in- och utflaggning (enkät) för att bättre kunna verka för fler svenskregistrerade fartyg.

34. Transportstyrelsen, Sjöfartsverket fortsätter att arbeta för förenklad rapportering i EU:s single window system och andra forum.

35. Sjöfartsverket utreder möjligheten att minimera och digitalisera rapportering för inrikes transporter.

36. Sjöfartsverket bevakar lokala sjöfartsfrågor i samband med remisser enl. plan- och bygglagen för att möjliggöra att sjöfartens intressen kommer med.

Område 7 – Energieffektiv sjöfart

37. Transportstyrelsen verkar i internationell samverkan för minskade utsläpp från sjöfarten och luftfarten (IMO, ICAO) inkl. att verkar för långsiktiga spelregler vad gäller bränslen.

38. Energimyndigheten, Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, mfl. fortsätter verka inom ramen för uppdraget - Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (SOFT) med särskilt fokus på de åtgärder som ännu inte åtgärdats.

39. Trafikverket utreder i samråd med andra myndigheter hur klimat- och miljömålskraven i Miljöbalken påverkar frågan om överflyttning både som möjliggöra och som ev. hinder (jmf om krav på pråm vid byggnation i Stockholm samt vissa tak för gods i hamnar).

40. Trafikverket inleder dialog med Sveriges Hamnar om arbetet med miljöstyrning i hamnarna om och hur dessa kan samordnas med miljöstyrning i de statliga farledsavgifterna för att få maximal effekt.

41. Trafikverket, utreder i samråd med Sjöfartsverket, Fossilfritt Sverige och Sveriges Hamnar tar fram förslag på hur mängdrabatt i de statliga avgifterna och i de svenska hamnarna. Aktörerna själva äger frågan om ett sådant förslag ska tas vidare.

42. Trafikverket utreder hur öppen data även för sjöfarten kan användas för att öka nyttjandet och fyllnadsgraden. Samråd sker med berörda parter. – fungerande miljöstyrning av farledsavgifterna.

43. Trafikverket, Vinnova och Energimyndigheten kommer att se över sina utlysningar till forskning och innovation så att de styr mot målet om ökad överflyttning till sjöfart.

44. Trafikverket tar fram material om möjligheterna att söka information om var medel finns att söka för forskning och innovation i relation till just överflyttning till sjöfart.

45. Trafikverket, Vinnova och Energimyndigheten ser över om och hur innovationstävlingar och/eller förkommersiell upphandling kan användas för att hitta teknik som möjliggör överflyttning till sjöfart eller nya innovativa transportupplägg (ex. kustpendel).

46. Transportstyrelsen avser, när resurser medger, att utveckla sin innovationsförmåga exempelvis att möjliggöra innovativa lösningar och tekniker inom/för transportsystemet samt ser över möjligheten att införa testområden för ny teknik. Samt att även ser över sina egna möjligheter att söka medel för innovation och ingår i projekt.

47. Sjöfartsverket driver projekt för att utnyttja digitalisering och ny teknik för att möjliggöra mer effektiv, säker och miljövänlig sjöfart i följande projekt: möjliggöra navigationsassistans från land, STM Validation, Real Time Ferries, EfficientFlow, Multimodal informationsdelning II samt SMT Göta Älv.

LIEBHERR
Max last under ok - 45 ton
Max last under tynglyftsbom
Trallans akomrade med max - 52 ton
Trallans begransade akomrade - 60 ton
Tillverkad ar 2009

Sjöfartens roll och utveckling

Sjöfarten är internationell till sin karaktär och har en viktig roll i Sverige för transporter av import- och exportgods. 90 procent av alla utrikes godstransporter transporteras sjövägen. Under de senaste åren har tillväxten i världsekonomin och den internationella varuhandeln drivit på efterfrågan av sjötransporter. Under 2015 transporterades för första gången över 10 miljarder ton gods med fartyg världen över. Det motsvarar 80 procent av den internationella varuhandeln.

"90 procent av alla utrikes godstransporter transporteras sjövägen. "

Inrikes sjöfart

Sjöfarten har inte en lika självklar roll för inrikes godstransporter, utan står endast för en marginell andel av det inrikes godstransportarbetet. Trafikverkets basprognos pekar mot att godstransportarbetet i Sverige kommer att öka med 64 procent till år 2040. Samtidigt är den politiska målsättningen att inrikes transporter ska minska sina klimatutsläpp med 70 procent till år 2030 jämfört med 2010 och vara helt fossilfria år 2045. Det är av dessa skäl inte bara önskvärt utan också nödvändigt att använda både sjöfart och järnväg för de inrikes godstransporterna i betydligt större utsträckning än idag.

Tabell 1.
Prognos för godstransporter 2040.
Källa: Trafikverket.

Även inom EU har man slagit fast målsättningar och prognoser om en annan fördelning av de olika trafikslagen mot idag.

European Union

Modal shifts in the EU (2015 and 2040).

Figur 1.
WMU analysis and forecast.
Källa: WMU/ITF Transport 2040.

Sjötrafik 2018

81 208

81 208 fartyg anländer till svenska hamnar. Det var en ökning med 3 % från föregående år.

1,8 miljoner

1,8 miljoner passagerare reste till/från Gotland, en minskning med 5 %.

30 miljoner

30 miljoner passagerare reste till/från svenska hamnar, varav 94 % till/från utländska hamnar.

179 miljoner

179 miljoner ton gods hanterades över svenska kajer, 86 % i utrikes sjöfart och 14 % inrikes sjöfart.

19,5 miljoner

19,5 miljoner ton råolja från utlandet lossades i svenska hamnar, en ökning med 5 % från 2017.

1,4 miljarder

Persontransportarbetet på svenskt vatten vid utrikes passagerartrafik var 1,4 miljarder personkilometer.

Sjötrafik 2018
Källa: Trafikanalys 2019.

Sjöfarten delas in i olika slag: närsjöfart som består av sjöfart mellan en svensk hamn och en utländsk hamn i närområdet, kustsjöfart som avser sjöfart längs Sveriges kust samt den så kallade inlandssjöfarten som går på våra sjöar och älvar.

Figur 2.
Sjöfarten skiljer sig åt både vad gäller val av fartyg men också upplägg beroende på hur långt resan ska vara, vilket gods man har ombord etc.

Källa: Seaadvise AB.

Närsjöfart

Närsjöfart kan definieras som sjöfart mellan svenska och europiska hamnar. Detta är ett vanligt uttryck även i den europeiska transportpolitiken men då under namnet ”short sea shipping”.

En stor andel av godset som fraktas till och från Sverige har slutdestination inom Europa, och majoriteten av detta gods transporteras redan idag via sjöfart. I Trafikanalys årliga sjöfartsstatistik för 2017 ser fördelningen ut som följer av tabell 2.

Tabell 2.
Jämförelse av vad det gods som lossas eller lastas i våra svenska hamnar har för destinations- eller avsändarland. Trafikanalys årliga sjöfartsstatistik 2017 (Trafikanalys 2018).

Källa: Trafikanalys

Inre vattenvägar

Sverige har historiskt sett transporterat betydligt mer gods på sina inre vattenvägar än vad som sker idag. Den trafik som bedrivs på de inre vattenvägarna sker idag, nästan uteslutande, med fartyg certifierade för internationell trafik. Sedan 2014 finns möjlighet att bedriva det som kallas för inlandssjöfart (sjötrafik på inre vattenvägar) med fartyg som är särskilt certifierade för denna typ av trafik, i enlighet med gemensamma EU-regler. I dagsläget är inlandssjöfart, med fartyg certifierade för detta, endast möjlig på Göta älv, Vänern och Mälaren, men ett arbete pågår för att klassificera fler områden för inlandssjöfart.

Källa: Transportstyrelsen

Den godsmängd som transporteras med fartyg inom de vattenområden som är klassade som inre vattenvägar är idag ytterst marginell, och det finns heller ingen inrikes trafik för transport av gods mellan de stora hamnarna så kallad feedertrafik. Intresset för att pröva denna typ av lösning ökar dock, och ett antal testprojekt har genomförts under de senaste två åren.

För att stimulera inlandssjöfarten kommer det att krävas betydande insatser från flera berörda parter, varför särskilda åtgärder för inlandssjöfart har föreslagits inom ramen för denna handlingsplan.

Transport av delar till vindkraftverk i Göta Älv.

Fotograf: Jim Petersson, Sjöfartsverket.

Uppdraget innefattar även att undersöka möjligheten att bättre nyttja sjöfarten för den citynära logistiken, exempelvis i anslutning till större byggprojekt runt och i storstäderna. Vattenvägarna i och kring storstäderna utnyttjas generellt sett i låg utsträckning för godstransporter idag. Flera kommuner har dock visat ett ökat intresse i denna fråga, främst på grund av att det förekommer trängsel på land. För att detta ska kunna fungera krävs att kommunerna, i större utsträckning än i dagsläget, planerar även för citynära sjöfart.

"En rimlig ambition vore att dubblera den trafik som idag går på inre vattenvägar, vilket bedöms vara möjligt om alla de åtgärder som föreslås i denna handlingsplan införs."

Fotograf: Öresundsvarvet

Sjöfartens fördelar

Sjöfartens största fördel är att sjöfartens infrastruktur är tillgänglig och inte kräver några större investeringar. Det finns ledig kapacitet både i hamnar och i farleder och i många av våra städer.

Sjöfarten är, rätt utnyttjad, ett energieffektivt trafikslag och kräver betydligt mindre energi per transporterat ton gods än motsvarande transport på väg. Detta är viktigt inte minst med tanke på målsättningen att skapa en fossilfri fordonssektor, då även tillgången till fossilfria bränslen är begränsad.

1 fartyg är lika med gods motsvarande 300 lastbilar

Figur 3.
Jämförelse av lastkapacite mellan fartyg och lastbil.

Källa: Mälarhamnar

”En annan stor fördel för sjöfartens del är att sjöfarten har relativt små externa effekter i form av påverkan på miljö, klimat och infrastruktur jämfört med vägtransporter visar Trafikanalys rapport ”Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader” (rapport 2019:4).”

Tabell 3.
Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter 1990–2017.
Källa: Naturvårdsverket

Sjöfarten som transportval

För att vidare undersöka varför transportköpare inte väljer sjöfart i större omfattning har intresseföreningen Maritimt Forum, med stöd av Trafikverket, genomfört varuägardialoger. Ett knappt 20-tal varuägare djupintervjuades om sjöfart i vid bemärkelse. En rapport togs fram med namnet "Mer sjöfart, ja tack! – transportköpare om överflyttning av gods från väg till sjö" (2017). Maritimt Forum drog i sin rapport ett antal slutsatser varav en var att det finns ett behov av större kunskap och kännedom om närsjöfartslösningar. I rapporten framgår nedanstående identifierade utmaningar.

1.	Tillförlitlighetsproblem – leveransprecision
2.	Transittid och frekvens i anlöp
3.	Stabilitet över tid
4.	Avgiftsstruktur i hamnar och ofördelaktiga transportvillkor
5.	Kunskapsnivån
6.	Balans och matchning av varuflöden
7.	Priset

Resultatet av dessa dialoger visar att en koordinerande funktion som den Maritimt Forum utgjorde i detta projekt är viktigt för att främja samarbete. Det ger en neutral arena för att diskutera lokala och regionala möjliga lösningar.

Lossning av pappersmassa i Karlstad Hamn.

62 åtgärder för mer sjöfart

"Sjöfartens andel av transportarbetet kan dubbleras till 2040."

Sjöfartens andel av transportarbetet kan dubbleras till 2040. Sjöfarten har en stor framtida potential och det finns en tydlig vilja hos alla inblandade aktörer att nyttja sjöfarten betydligt bättre än idag, givet att rätt förutsättningar skapas. Med en tydlig samordning, god samverkan mellan alla inblandade aktörer samt en tydlig vägledning från godstransportrådet och regeringskansliet finns goda förutsättningar för att uppnå målet om ökade godstransporter med sjöfart.

För att nå dessa föreslår vi nu 62 åtgärder som alla kan förväntas bidra till målet om mer gods på sjöfart. De har tagits fram i dialog med berörda aktörer och kan sammanfattas i följande områden som visar på vägen framåt: samverkan och information, regler, infrastruktur, barriärer för marknadstillträde, transportköpare och transportsäljarens roll samt forskning och innovation.

"I Sverige finns cirka 900 farleder och 14 000 sjömärken som utmärker farlederna."

Regler

Regler är viktiga för att säkerställa säkra, effektiva och miljövänliga transporter liksom en rättvis konkurrens. Om reglerna utformas på rätt sätt kan de bidra till innovation och nytänkande och på så sätt möjliggöra en omställning av transportsektorn. Regeringen lyfter i godstransportstrategin att Sverige ska erbjuda ändamålsenliga och funktionella regler som bidrar till en ökad och hållbar sjöfart.

Infrastruktur

Sjöfartens infrastruktur består av farleder, sjösäkerhetsanordningar, trafikinformationscentraler samt hamnar. Sjöfartsverket ansvarar i huvudsak för de tre förstnämnda medan hamnarna i Sverige i huvudsak är kommunalt ägda. I Sverige finns cirka 900 farleder och 14 000 sjömärken som utmärker farlederna.

Lotsning

Sjöfartsverket tillhandahåller lotsning och biträde av lots till fartyg inom svenskt sjöterritorium. Regeringen har vid flera tillfällen påtalat vikten av att regelförenkla även lotsverksamheten. I godstransportstrategin framgår att regeringen tänker se över hur ett mer riskbaserat, modernt och enhetligt regelverk för lotsplikt kan utformas, samt vilka tekniska och administrativa förutsättningar som finns för att effektivisera lotsningsverksamheten. Många av dessa frågor styrs av de regler som Transportstyrelsen tar fram. Exempelvis pågår ett större arbete med riskbaserad lotsning som också nämns i handlingsplanen i syfte att ta fram ett modernt regelverk. Till detta kan läggas behovet av att se över hur ny teknik kan nyttjas för framtidens lotsning, vilket också återspeglas i handlingsplanen.

”Hamnarna i Sverige har fysisk kapacitet att ta emot mer gods än vad de gör i dagsläget, vilket innebär att det finns goda förutsättningar att öka andelen gods som fraktas med sjöfart. ”

Hamnar

I Sverige finns ett hundratal hamnar. De flesta allmänna hamnarna ägs av kommuner. Ungefär hälften av de allmänna hamnarna är helt kommunalt ägda medan resterande även har privata ägarintressen i varierande grad. Det finns också helt privatägda allmänna hamnar såsom industrihamnar, som i första hand är knutna till industriföretag.

Hamnarna i Sverige har fysisk kapacitet att ta emot mer gods än vad de gör i dagsläget, vilket innebär att det finns gods förutsättningar att öka andelen gods som fraktas med sjöfart.

Följande punkter är de mest prioriterade för att åstadkomma en överflyttning av gods:

- Behov av infrastrukturförbättringar runt hamnen.
- Den befintliga hamnen måste kunna användas bättre.
- Vikt av att vara en aktiv marknadsaktör.
- Avgiftsstrukturer och rabatter.

Trafikanalys skriver i sin rapport ”Breddad Ekobonus” (2019) att svenska hamnar har relativt hög produktivitet. De anger vidare att hamnarna har gjort olika typer av effektiviseringar, men att de största produktivitetsvinsterna har kunnat göras genom att hamnarna börjat använda ny teknik. Hamnarna anger själva att förutsättningarna skiljer sig åt när det gäller de egna marginalerna, tillgången till ledig kapacitet och andra marknadsförutsättningar. Även Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) har för avsikt att arbeta mer aktivt med frågor om hamnar eftersom många av deras kommuner är hamnägare.

Barriärer för marknadstillträde

Andra faktorer som kan avgöra utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige är att tröskeln för marknadsinträde är hög för nya aktörer samt att utbudet av kostnadseffektiva och värdeskapande sjöfartsupplägg är begränsat, främst för inrikes transporter.

Regeringen har upprepade gånger slagit fast att fler svenskregistrerade fartyg är viktigt av flera skäl. Det handlar exempelvis om sysselsättningen, kompetensen i sjöfartsklustret och möjligheten att bedriva internationellt arbete för att minska sjöfartens miljöpåverkan, stärka sjösäkerheten och förbättra arbetsmiljön. Att det finns rederier är också viktigt för att säkerställa att det finns aktörer på marknaden som kan erbjuda transportlösningar. Ett tillräckligt antal aktörer är centralt för att säkerställa en god konkurrens. Fler svenskregistrerade fartyg utgör även en viktig del i beredskapen inför eventuella kriser, vilket är en fråga som har blivit alltmer aktuell på senare tid.

Utvecklingen visar på en positiv trend vad gäller synen på Sverige som sjöfartsland och andelen svenskflaggade fartyg ökar igen efter många år av utflaggningar (Trafikanalys 2017). Detta har skett tack vare en kraftsamling från många parter.

"Utvecklingen visar på en positiv trend vad gäller synen på Sverige som sjöfartsland och andelen svenskflaggade fartyg ökar igen efter många år av utflaggningar (Trafikanalys 2017)."

Inflaggning av Stena Vinga.
Fotograf: Stena Line

"Ett bra samarbetsklimat mellan näringslivet och myndigheter, präglat av respekt för varandras roller och förståelse för varandras utveckling, är centralt."

Ett antal åtgärder nämns som viktiga för att ytterligare öka antalet fartyg särskilt i den inrikes sjöfarten och närsjöfarten. Dessa är åtgärder såsom: gemensam inflaggningsportal och förhandsbesked om sjöfartsstöd, reducerad stämpelskatt vid inflaggning samt utvidgad tonnageskatt. Det råder också en viss osäkerhet kring i vilken utsträckning utländska inlandsfartyg får bedriva cabotagetrafik inom svenska inre vattenvägar om den inte är att betrakta som "temporär", samtidigt som Transportstyrelsens regelverk för fartyg i nationell trafik enbart gäller fartyg med svensk flagg. De mindre fartygen i nationell trafik har lyft frågan om att branschen måste garanteras goda kreditvillkor för att kunna utvecklas och bygga nya fartyg, som t.ex. moderna, hållbara pendelbåtar. Flera nya pendelbåtslinjer har startat de senaste åren, men av ett tjugotal båtar är endast ett enda fartyg fossilfritt (batteridrivet).

Ett bra samarbetsklimat mellan näringslivet och myndigheter, präglat av respekt för varandras roller och förståelse för varandras utveckling, är centralt. Här har framför allt Transportstyrelsens strategiarbete för positiv näringslivsutveckling bidragit till en förbättrad samverkan.

Transportköpare och transportsäljarens roll för ökad överflyttning

Intresseföreningen Maritimt Forum har under två år genomfört s.k. varuägardialoger med transportköpare, transportsäljare och hamnar runt om i landet såsom beskrivits ovan. I samband med detta identifierades utmaningar och hinder för ökad närsjöfart och inrikes sjöfart ur ett varuägarperspektiv. Rapporten visar att näringslivets transportbehov är heterogena. Det skapar en komplexitet som innebär att det inte finns en lösning som kommer passa alla.

I övrigt noteras ett växande intresse hos transportköpare att använda sjöfarten i större utsträckning, ofta av klimatskäl. Bland annat Näringslivets Transportråd nämner vikten av fungerade intermodala lösningar, horisontella samarbeten och stöd för detta samt ett behov av översyn av incitamentsstrukturen. Det är uppenbart att det finns en vilja att nyttja sjöfarten mer om bara rätt förutsättningar finns.

Att lära från framgångsrika exempel

Sammanfattningsvis finns ett ökat intresse för att nyttja sjöfarten och vi ser ett antal nya satsningar på nya närsjöfartslösningar som har startat under 2018–2019.

Ekobonussystemet infördes i Sverige i december 2018 i syfte att stimulera överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart, och att minska utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser. Stödsystemet var endast i drift en kort period på grund av förändringar i statsbudgeten. Stöd gavs för att täcka delar av driftskostnaderna eller finansiera inköp av utrustning för omlastning för att tillhandahålla det planerade transportupplägget. Biltema var ett av de företag vars transporter beviljades stöd för överflyttning av gods för ett nytt upplägg där företagets försörjning till sina butiker i Finland från centrallagret i Halmstad flyttades över till en sjöfartslösning. Detta visade sig leda till stora besparing i klimatutsläpp.

"Det är uppenbart att det finns en vilja att nyttja sjöfarten mer om bara rätt förutsättningar finns."

Figur 4.
Jämförelse av utsläpp av transport med lastbil och fartyg på sträckan Halmstad-Helsingfors.
Källa: Maritimt Forum

Forskning och innovation

Svenska rederier har sedan länge en ledande position inom både miljö- och klimat men också säkerhet och social hållbarhet. För att detta försprång ska kunna bibehållas behöver Sverige forskning inom dessa områden. Godstransportstrategin betonar vikten av forskning och innovation och anger att det för att stärka Sveriges konkurrenskraft krävs förmåga att skapa och producera innovativa lösningar och tekniker samt att utveckla befintliga och nya företag.

Regeringen har nyligen beslutat att ge Trafikverket i uppdrag att bredda och utöka stödet till forskning och innovation på sjöfartsområdet. Satsningen innebär nästan en fördubbling av stödet, från nuvarande 55 miljoner till 100 miljoner kronor. Regeringen skriver i sitt beslut: ”För att underlätta för en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och minska utsläpp av växthusgaser är det särskilt angeläget med ökade insatser för forskning och innovation på sjöfartsområdet som kan bidra till att stärka sjöfartens roll i ett hållbart transportsystem.”

”Regeringen har nyligen beslutat att ge Trafikverket i uppdrag att bredda och utöka stödet till forskning och innovation på sjöfartsområdet.”

”För att underlätta för en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och minska utsläpp av växthusgaser är det särskilt angeläget med ökade insatser för forskning och innovation på sjöfartsområdet som kan bidra till att stärka sjöfartens roll i ett hållbart transportsystem.”

Särskilda åtgärder för inre vattenvägar

Samråd och samverkan

48. Trafikverket inrättar ett forum för samråd mellan aktuellt parter vad gäller trafik på de inre vattenvägarna.

49. Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket ser över vilka internationella fora där vi kan, om resurser medger, ingå som myndigheter för att samverka om trafik på inre vattenvägar med andra EU-länder.

50. Trafikverket inventera behovet av ett gemensamt forum för frågor kopplade till kollektivtrafik på vatten.

Infrastruktur

51. Transportstyrelsen beslutar om inrättandet av fler inre vattenvägar.

52. Sjöfartsverket och Trafikverket utreder vilka åtgärder som krävs för att göra de nya områdena för inre vattenvägar blir farbara för IVV-trafik (ex. krav på sjömätning, muddring, sjökort etc) samt, när medel tillåter genomför dessa. En förstudie för IVV Herrhamraleden, Brofjorden påbörjas.

53. Sjöfartsverket sjömäter grundare farleder, när resurser medger, som är potentiella för kustsjöfart och inre vattenvägar.

54. Trafikverket och Sjöfartsverket utreder förutsättningar för att införa ett trafikslagsövergripande informationssystem för inre vattenvägar.

55. Trafikverket analysera hur torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar kan utvecklas för att bidra till ökad sjöfart.

Regler

56. Transportstyrelsen tar fram tydlig information om vilka regler som gäller för sjöfart på inre vattenvägar inom relevanta regelområden.

57. Trafikverket gör en jämförelse mellan regelverk för inre vattenvägar där svenska regelverk jämförs med europeiska ut ett helhetsperspektiv.

58. Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket utreder vidare om de regelverk som idag finns för sjöfart fungerar eller om särskilda regelverk för pråmtrafik krävs.

59. Transportstyrelsen möjliggör för enskilda testprojekt för trafik på de inre vattenvägarna.

Forskning och innovation

60. Trafikverket ser över hur forskning- och innovation ytterligare kan stärkas för att främja pråmtrafik både vad gäller marknadsmekanismer samt logistikupplägg samt sprida kunskap om pågående projekt.

Information och kunskapsspridning

61. Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket inrättar kontaktpersoner för trafik på inre vattenvägar.

62. Trafikverket och Sjöfartsverket i samråd genomför utbildning av myndighetspersonal i om trafik på inre vattenvägar med särskilt fokus på pråmtrafik.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00.
trafikverket.se

TRAFIKVERKET. BESTÄLLNINGSNUMMER:100947. ISBN: 978-91-7725-478-2. UTGÅVA:1.0. JULI 2019. PRODUKTION:GULLERS GRUPP. TRYCKERI:BRANDFACTORY. FOTO: LARS DAHLSTRÖM.