Skapat av
Garberg Björn, PLnpp
Dokumentdatum
2023-03-31
Konfidentialitetsnivå
1
Ärendenummer
TRV 2018/93261, N2018/04482TS

Årlig redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart

Innehåll

Sammanfattning 2
Uppdraget 4
Samverkan 4
Kunskapsspridning och synliggörande 6
Aktuella sjöfartslinjer 7
Handlingsplanen 8
Analys av torrhamnar och omlastningsytor 8
Tilläggsuppdraget om gröna sjöfartskorridorer 9
Exempel på stöd som kan främja godstransporter på Vänern och Mälaren 13
Övrigt i uppdraget 16
Utblick 2023 18
Summering och medskick 20
Bilaga 1: Status åtgärder handlingsplan 23

TMALL 0423 PM 3.0

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2023-03-31

Sammanfattning

Regeringsuppdraget som nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart ha pågått sedan våren 2019. Uppdraget ska slutredovisas senaste i juni 2024, men vissa av insatserna är av mer långsiktig karaktär. Det kan därför finnas anledning att redan nu fundera över hur dessa ska hanteras efter att uppdraget har avslutats.

Samverkan och synliggörande

En viktig del i uppdraget har varit att kontinuerligt sprida kunskap och information och på olika sätt synliggöra sjöfarten. Det är viktigt att även fortsättningsvis uppmärksamma och tydliggöra sjöfartens potential, bland annat genom att ha en löpande dialog med aktörerna i transportkedjan. Att tillgängliggöra information om exempelvis regler och tillstånd skulle även det kunna minska tröskeln för att starta nya sjöfartslinjer.

Samordning och incitament

Trots att intresset från hamnar, rederier, transportköpare med flera är stort, driver aktörerna själva ofta inte arbetet med gröna sjöfartskorridorer vidare. Samordningen behöver därför fortgå. Inledningsvis handlar det om att initiera samarbeten och partnerskap, men i förlängningen också om att skapa förutsättningar för att gå över till förnybara bränslen. Ekonomiska incitament är i det fallet en nyckelfaktor. Detsamma gäller trafiken på inre vattenvägar, som har svårt att utvecklas bland annat på grund av höga kostnader.

Medskick

För att dra nytta av det genomförda arbetet i samordningsuppdraget behöver vissa överväganden och ställningstaganden göras redan nu. Det gäller främst inom följande områden:

- Hur information, kunskap och samverkan kring sjöfarten ska hanteras efter den 30 juni 2024 och om en sådan funktion skulle kunna upprätthållas genom att aktivera och stödja ett svenskt Short Sea Promotion Center (SPC).[1]
- Hur samordningen av gröna sjöfartskorridorer och sjöfartens omställning ska organiseras efter den 30 juni 2024.
- Vilka styrmedel som kan införas för att underlätta etableringen av gröna sjöfartskorridorer.
- Om och i så fall i vilken omfattning sjöfartens avgifter kan reduceras i syfte att stärka godstransporterna på Vänern och Mälaren.

TMALL 0423 PM 3.0

[1] *SPC finns i många europeiska länder och har som syfte att stärka närsjöfarten, bland annat genom att sprida kunskap och information och samverka med olika aktörer.*

- Om det bör etableras en myndighetsgemensam informationsportal som underlättar etableringen av nya sjöfartslinjer och vilken myndighet som i så fall bör ansvara för en sådan.

Flera av åtgärderna ovan skulle kunna hanteras genom regeringsuppdrag till berörda myndigheter.

TMALL 0423 PM 3.0

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2023-03-31

Uppdraget

Uppdraget om att tillsätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart löper åren 2019 – 2024. Syftet med uppdraget är att underlätta och stimulera en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart.

I uppdraget ingår följande huvudaktiviteter:

- Att initiera och främja samverkan.
- Att ha en kunskapsspridande funktion och synliggöra berörda aktörers arbete.
- Att utarbeta och verkställa en handlingsplan.
- Att analysera hur torrhamnar och omlastningskajer kan utvecklas.

Genom ändringsbeslut har det tillkommit ytterligare två regeringsuppdrag:

- Ett uppdrag om hamnavgifter.
- Ett uppdrag om gröna sjöfartskorridorer och miljöincitament.

Handlingsplanen redovisades till Infrastrukturdepartementet den 31 maj 2019, en förstudie om torrhamnar och omlastningskajer presenterades den 31 december 2019 och tilläggsuppdraget om hamnavgifter redovisades den 30 september 2021.

Uppdraget om gröna sjöfartskorridorer och miljöincitament redovisades till infrastrukturdepartementet den 14 oktober 2022. Det har genom ytterligare ett tilläggsuppdrag förlängts. Del 3 i det uppdraget ska nu fortsätta samordningsuppdraget ut, det vill säga till och med den 30 juni 2024.

Trafikverket ska, senast vid utgången av mars månad, årligen redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet). I denna PM beskrivs uppdragets resultat och vilka aktiviteter som genomförts perioden april 2022 – mars 2023.

Förutsättningar 2022

En stor del av uppdraget har under 2022 ägnats åt tilläggsuppdraget om gröna sjöfartskorridorer och miljöincitament. Tilläggsuppdraget har genererat en rad olika insatser, vilket inneburit att vissa tidigare inplanerade initiativ har fått prioriteras ner. Exempelvis så har de fördjupade dialogerna med transportköparna fått senareläggas, liksom arbetet med att ta fram ett kunskapsunderlag om sjöfartens avgifter.

Samverkan

Efter närmare två år av samverkan på distans återgick verksamheten under våren 2022 till mera normala arbetsformer. Med anledning av det långa

TMALL 0423 PM 3.0

uppehållet har samverkan i fysisk form prioriterats under det gångna året. Inom tilläggsuppdraget har fördjupade samtal förts med ett 20-tal hamnar, ett 15-tal rederier, ett 10-tal varuägare samt med en rad andra aktörer. Merparten av mötena har skett på plats och kombinerats med besök i verksamheterna. I uppdraget har det dessutom genomförts andra former av samverkan, exempelvis inom Väner- och Mälarsjöfarten.

Vänersjöfarten

Som ett resultat av det högnivåmöte som genomfördes våren 2020 har en nära samverkan skett med aktörerna i Väneområdet. Högnivåmötet samlade företrädare för hamnbolag, rederier, kommuner, regioner och myndigheter. Det mynnade ut i ett gemensamt arbete som avslutades i december 2021. Det beslutades samtidigt att samarbetet skulle fortsätta, men övergå i andra former och följas upp i en årlig Vänersjöfartskonferens. Konferensen 2022 genomfördes i december och samlade ett 50-tal olika aktörer verksamma runt Vänern. Konferensen är ett samarrangemang mellan Trafikverket och Vänersamarbetet.

Under 2022 har ett gemensamt inriktningsdokument tagits fram, som stöd i det fortsatta samarbetet. I dokumentet, som är att betrakta som ett arbetsmaterial, tydliggörs vilka åtgärder som ska genomföras under de närmsta åren för att stärka Vänersjöfarten. Dokumentet har tagits fram i samarbete med Vänerhamn AB, dess ägarkommuner och Sjöfartsverket och är tänkt att följas upp och uppdateras årligen.

Mälarsjöfarten

Företrädare för berörda hamnar, myndigheter och kommuner träffades på ett högnivåmöte i mars 2023 för att diskutera Mälarsjöfartens utveckling. Mötet genomfördes i form av ett runda-bords-samtal med generaldirektörerna för Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket, fyra hamnchefer samt två kommunstyrelseordföranden. Deltagarna enades på mötet om att tillsammans jobba vidare med en rad olika frågor, i syfte att realisera Mälarsjöfartens fulla potential.

Fördjupade dialoger med transportköparna

Samordningsuppdraget har till stor del fokuserat på samverkan med hamnar och rederier. En annan viktigt grupp att samverka med är emellertid de som faktiskt efterfrågar transporterna, det vill säga transportköparna. En prioriterad åtgärd för resterande delen av samordningsuppdraget är därför att fördjupa dialogen och samarbetet med varuägare och speditörer. Det förberedande arbetet inleddes under hösten 2022 och de första dialogerna påbörjades under februari 2023. Inledningsvis har Mälardalsområdet prioriterats, men ambitionen är att fortsätta dialogerna med transportköpare runt om i landet.

TMALL 0423 PM 3.0

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2023-03-31

Samverkan med andra myndigheter

En nära samverkan med andra myndigheter har skett löpande under året. Främst med Sjöfartsverket men också med övriga myndigheter med anknytning till uppdraget.

I januari 2023 träffades myndighetsgruppen för uppdraget, där Trafikverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Boverket, Energimyndigheten, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Vinnova samt Havs- och vattenmyndigheten ingår. Fyra gånger per år genomförs dessutom samverkan på handläggarnivå mellan Trafikverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

Övrig samverkan

Utöver de specifika insatserna ligger det i samordnarens roll att vara en samlande kraft för inrikes sjöfart och närsjöfart. Det innebär bland annat att fungera som en myndighetsgemensam ingång i frågor som berör överflyttning och överbrygga eventuella gap myndigheterna emellan. Rollen medför också ett helikopterperspektiv, där information och kontakter mellan olika aktörer och projekt kan förmedlas löpande.

Kunskapsspridning och synliggörande

Under året har medverkan skett i en rad olika externa sammanhang. Några exempel är CLOSER:s[2] årsmöte i Göteborg, Framtidens sjöfart i Luleå, Transportforum i Linköping, Almedalsveckan i Visby, Sjöfartsverkets styrelsemöte i Stockholm, Världssjöfartens dag i Göteborg, Hamndagen i Göteborg, årskonferensen för Nordic Roadmap i Oslo, Mälardalsrådet i Stockholm, Partnerskapet Atlantbanan i Sundsvall, Lighthouse seminarium och fokusgrupper i Göteborg samt Näringslivets transportråd arbetsgrupp sjö (på distans).

Medverkan har även skett i seminarier och andra evenemang, bland annat i Gävle hamn och Stockholms hamnar. Under våren 2022 gjordes dessutom en genomgång av uppdraget för norska stortingspolitiker på besök i Göteborg. En löpande kontakt har också hållits med norska Short Sea Promotion Center.

Trafikverket sammankallar dessutom själva till olika forum, bland annat regionala godstransportråd. I godstransportrådet i Skåne/Blekinge gjordes i augusti en genomgång av uppdraget med efterföljande diskussion. Trafikverkets årliga webbinarie ”Konkurrenskraftiga godstransporter på järnväg” har utvecklats och breddats till att inkludera även sjöfarten. I webbinariet 2022 var såväl rederier som hamnar representerade.

TMALL 0423 PM 3.0

[2] *CLOSER är en neutral nationell samverkansplattform, kunskapsnod och projektverkstad för ökad transporteffektivitet och välfungerande logistik.*

Sjöfartens potential har också synliggjorts genom ett flertal filmklipp med olika teman som publicerats på sociala medier under året. Det är ett effektivt sätt att uppmärksamma sjöfarten och uppdraget.

Aktuella sjöfartslinjer

Flera nya sjöfartslinjer har startat under året, medan andra har pausats eller upphört helt.

Närsjöfartsslingor

På ostkusten har ett antal nya containerlinjer startat, med trafik på bland annat Norrköping, Norvik och Gävle samt hamnar i Finland och södra Östersjön.

Ropax-linje Rostock – Nynäshamn

Linjen startade i augusti 2021 med stöd av ekobonus. Volymerna har emellertid inte motsvarat rederiets förväntningar och därför har linjen pausats under 2023.

Roro-linje Kapellskär – Norrköping

Även denna linje initierades i samband med utlysningen av ekobonus. Linjen är fortfarande i en planeringsfas och rederiet är ännu inte redo att sätta ett fartyg i trafik.

Bulksjöfart Kalmar-Köpenhamnsområdet

Ytterligare en linje startade under 2021 med stöd av ekobonus. Det rör sig om transporter av restprodukter från den småländska skogsindustrin till värmekraftverk i Köpenhamnsområdet. Ett antal resor genomfördes under projekttiden. Transportkonceptet som sådant drivs nu vidare, men med annan inriktning.

Inlandssjöfartslinje Uddevalla – Göteborg

Uddevalla hamn har identifierat vissa godsflöden som skulle kunna transporteras via inre vattenvägar istället för på väg. Trafikverket har för avsikt att utreda vilka åtgärder som krävs i farleden mellan Uddevalla och Göteborg för att kunna starta en sådan trafik. Även kostnader och nyttor behöver belysas. Målet är att ha ett färdigt underlag inför kommande revidering av Nationell plan för transportsystemet.

Mälarsjöfarten

Flera olika aktörer har under året undersökt upplägg för ny trafik till och från Mälarhamnar. Det är troligt att någon eller några nya linjer kommer att starta under 2023 eller 2024.

TMALL 0423 PM 3.0

Transporter av massor

Ett svenskt rederi satte i slutet på 2022 ett fartyg i trafik för att transportera massor och avfall som idag till stor del körs på väg. Uppstarten har kantats av en rad administrativa svårigheter kopplat till bland annat olika tillståndsprocesser. Ambitionen är att driva trafiken på flerårig basis i nära samarbete med en större varuägare.

Handlingsplanen

Handlingsplanen för inrikes sjöfart och närsjöfart redovisades till infrastrukturdepartementet den 31 maj 2019. Den har tagits fram i samverkan med Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Vinnova, Boverket, Energimyndigheten, Fossilfritt Sverige och SKR och omfattar totalt 62 åtgärder. Merparten av åtgärderna berör Trafikverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

Under året har 13 av handlingsplanens totalt 62 åtgärder slutförts. Den övergripande statusen för handlingsplanen är därmed följande:

- 48 åtgärder är klara
- 15 åtgärder pågår enligt plan

En av åtgärderna har delats upp på två delåtgärder vilket innebär att handlingsplanen rent formellt nu omfattar 63 åtgärder. Av de åtgärder som avslutats har fyra lett till följdåtgärder som bevakas i det fortsatta arbetet (åtgärd 1, 5, 7 och 45).

En följdåtgärd som särskilt kan nämnas är SKR:s arbete med att ta fram en ägarhandledning (följdåtgärd till åtgärd 7). I den nu färdigställda handledningen, som publicerades i februari 2023, beskrivs hamnarnas förutsättningar och framtida utmaningar.[3] Följdåtgärd 7 är därmed även den slutförd.

Handlingsplanen i sin helhet redovisas i bilaga 1, där också statusen för respektive åtgärd är beskriven i detalj.

Analys av torrhamnar och omlastningsytor

En förstudie rapporterades till regeringskansliet den 31 december 2019 i enlighet med uppdraget. Därefter har flera forskningsprojekt om inre vattenvägar som kompletterar förstudien genomförts. Under 2023 har dessutom ett antal examensarbeten och andra studier initierats. Sammantaget

[3] https://skr.se/download/18.4e5ae3521864ad1e8e92747d/1676641263689/%C3%84garstyrning%20av%20kommunala%20hamnar.pdf

kommer de olika underlagen utgöra en del av Trafikverkets slutliga redovisning av regeringsuppdraget.

Tilläggsuppdraget om gröna sjöfartskorridorer

Tilläggsuppdraget om gröna sjöfartskorridorer och miljöincitament redovisades till dåvarande infrastrukturdepartementet den 14 oktober 2022. I augusti 2022 förlängde regeringen del 3 i uppdraget till den 30 juni 2024, det vill säga samordningsuppdraget ut. Regeringsuppdraget omfattar därmed både att främja en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart men också att verka för införandet av gröna sjöfartskorridorer. Att sjöfarten ställer om är en förutsättning för att inrikes sjöfart och närsjöfart ska vara ett konkurrenskraftigt transportalternativ. Det är därför ett bra och nödvändigt komplement till samordningsuppdraget som helhet.

I redovisningen av tilläggsuppdraget identifierades 11 korridorer som bedömdes ha särskilt goda förutsättningar för fortsatt dialog och samverkan kring gröna sjöfartskorridorer. Det är att betrakta som en nulägesbild och det är viktigt att också verka för omställningen inom andra sjöfartssegment.

Utvecklingen i de identifierade korridorerna

Sedan tilläggsuppdraget redovisades har dialogerna med aktörerna i de identifierade korridorerna fördjupats och arbetet kommit ytterligare en bit på vägen.

Strömstad–Sandefjord

Linjen trafikeras idag med en hybridfärja som delvis drivs med batteri. Batterikapaciteten ombord är tänkt att utökas för att kunna drivas även på längre sträckor. På sikt kan det bli aktuellt med batteridrift hela sträckan.

Strömstad kommun undersöker nu möjligheterna att tillhandahålla laddningsmöjligheter vid kaj i Strömstad. Kommunen inväntar för närvarande närmare information om det stöd för laddinfrastruktur i hamnar som nämns i budgetpropositionen 2022.

Göteborg–Gent

Göteborgs hamn, North Sea Ports och rederiet DFDS tecknade våren 2022 ett partnerskap om en grön sjöfartskorridor mellan de båda hamnarna. Planerna är långt framskridna, men många utmaningar kvarstår att lösa.

En utmaning är att hantera de merkostnader som uppstår vid övergången till förnybara bränslen. Det kommer sannolikt bli nödvändigt med någon form av styrmedel för att fartygen ska kunna gå över till förnybara bränslen fullt ut. Samma problematik återkommer i flertalet av de övriga korridorerna som identifierades i uppdraget.

TMALL 0423 PM 3.0

Göteborg–Fredrikshamn

Stena Line planerar att sätta en batteridriven färja i trafik på linjen senaste 2030, en åtgärd som medför stora merkostnader för rederiet. Rederiet undersöker nu bland annat möjligheterna till ekonomiskt stöd via EU.

Helsingborg–Helsingör

Två färjor drivs redan idag med batterier, men rederiet har för avsikt att även göra motsvarande investering för den tredje färjan. Därmed skulle linjen i princip vara helt elektrifierad.

Liksom för Göteborg-Fredrikshamn medför det stora merkostnader i bland annat batteriinstallationer. En dialog har förts både med rederiet och med danska representanter för arbetet med Clydebankdeklarationen.

Trelleborg–Travemünde

Rederiet TT Line har under 2022 tagit leverans av två nya fartyg som har möjlighet att drivas på flytande biogas. En nära dialog har förts med Trelleborgs hamn, Lübecks hamn samt med företrädare för ansvariga tyska departement. Ett inledande partnerskapsmöte kommer att genomföras under april 2023.

Ystad–Rönne

En ny katamaran med möjlighet att drivas på förnybara bränslen är planerad att sättas i trafik under våren 2023. Trafikverket för en dialog med ansvariga upphandlande funktioner i Danmark om ett fördjupat kunskaps- och erfarenhetsutbyte de båda länderna emellan. Bland annat planeras ett gemensamt möte i juni 2023, då även förutsättningarna för en grön sjöfartskorridor mellan Ystad och Rönne kommer att diskuteras.

Visby–Oskarshamn/Nynäshamn

Avtalet med den upphandlade operatören som nu driver trafiken mellan Gotland och fastlandet går ut 2027. Upphandlingsunderlaget är under färdigställande och Trafikverket kommer att gå ut med en ny upphandling under våren 2023. En dialog har förts internt Trafikverket kring möjliga kravställningar kopplat till det svenska åtagandet i Clydebankdeklarationen. Parallellt driver nuvarande operatör ett utvecklingsarbete för vätgasdrivna fartyg.

Stockholm–Åbo

Viking Line har två färjor i trafik mellan Stockholm och Åbo som kan drivas av förnybara bränslen. Rederiet medverkar i projektet Decatrip, med målet att utveckla en grön sjöfartskorridor på sträckan. Projektet listas av Global Maritime Forum i uppföljningen av arbetet med gröna sjöfartskorridorer.[4]

[4] *https://www.globalmaritimeforum.org/content/2022/11/The-2022-Annual-Progress-Report-on-Green-Shipping-Corridors.pdf*

Stockholms hamnar för nu dialog med rederiet och med Åbo hamn om ett fördjupat samarbete om en grön sjöfartskorridor mellan de båda hamnarna.

Umeå–Vasa

Sedan länge finns ett nära samarbete mellan Umeå och Vasa. De båda städerna har ett gemensamt ägande i hamnarna och i rederiet Wasa Line. Rederiet har nyligen tagit leverans av en ny hybridfärja som kan drivas av förnybara bränslen.

Ett första partnerskapsmöte hölls i november 2022 med representanter från de båda städerna, hamnarna, rederiet och finska myndigheter. De inblandade parterna förbereder nu en mer formaliserad partnerskapsöverenskommelse om en grön sjöfartskorridor. Partnersskapsöverenskommelsen kommer sannolikt att fastställas och kommuniceras under våren 2023.

Det kommunala bolaget Umeå energi deltar dessutom i ett Interreg-projekt.[5] Projektet syftar bland annat till att undersöka möjligheterna att bunkra grön vätgas i Umeå hamn.

Skellefteå–södra Östersjön/kontinenten

Etableringen av en ny batterifabrik i Skellefteå i kombination med tillgången på moderna fartyg ger särskilt bra förutsättningar för fortsatt arbete om en grön sjöfartskorridor. Dialogen med berörda parter kommer att återupptas under våren 2023.

Luleå–södra Östersjön/kontinenten

Den industriella utvecklingen runt Luleå ger unika möjligheter att utveckla ny uppskalningsbar teknik för den gröna omställningen inom sjöfarten. Satsningen inkluderar stora industriaktörer som alla kommer att vara i behov av fossilfri sjöfart när produktionen av det gröna stålet väl startar. Den nationella samverkansplattformen CLOSER har under en längre tid haft som ambition att etablera en innovationsplattform för gröna transporter i norr. I det tidigare arbetet med regeringsuppdraget om gröna sjöfartskorridorer var CLOSER en viktig samarbetspartner.

Region Norrbotten har nu beslutat att gå in med finansiering till CLOSER för en flerårig satsning på en innovationsplattform för gröna transporter runt Luleå. Samarbetet med CLOSER har därför fördjupats och förnyade kontakter tagits med såväl varuägare som Luleå hamn. Det planeras för runda-bords samtal med strategiskt viktiga aktörer under våren. Förhoppningen är att därefter jobba vidare i mindre grupperingar. Ett sådant arbete kommer att inkludera etableringen av gröna sjöfartskorridorer till och från Luleå hamn.

TMALL 0423 PM 3.0

[5] *Interreg är ett EU-initiativ som syftar till att stimulera samarbetet mellan olika regioner i EU*

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2023-03-31

Nya uppslag till gröna sjöfartskorridorer

Göteborg – Rotterdam

Göteborgs hamn har tecknat en partnerskapsöverenskommelse med Rotterdams hamn om en grön sjöfartskorridor mellan de båda hamnarna. Hamnen har kontakt med flera olika rederier gällande den framtida trafiken i korridoren.

Svenska västkusten/Östersjön – kontinenten

Upprepade samtal har förts med ett containerrederi om etableringen av en grön sjöfartsslinga i norra Europa. Tänkbara geografiska områden för ett sådant upplägg är svenska ostkusten, svenska västkusten och kontinenten.

Kapellskär – Nådendal

Stockholms hamnar undersöker tillsammans med Nådendals hamn och ett finskt rederi möjligheterna att etablera en grön sjöfartskorridor mellan Kapellskär och Nådendal.

Gävle – Finland/södra Östersjön

Gävle hamn och ett containerrederi undersöker möjligheterna att etablera en grön sjöfartsslinga mellan Gävle och hamnar i Finland och södra Östersjön. Gemensamma seminarier med berörda varuägare genomfördes vid två tillfällen under mars 2023 med Gävle hamn som arrangör.

Dialogen med andra länder

Utöver dialogen med de svenska aktörerna har även återkommande samtal förts med andra undertecknande länder i Clydebankdeklarationen. Det gäller främst de länder som har potentiella gröna sjöfartskorridorer till Sverige, närmare bestämt Norge, Danmark, Finland, Tyskland, Nederländerna och Belgien. Förutom ett allmänt informations- och kunskapsutbyte har diskussionerna kretsat kring hur länderna kan stödja korridorerna i form av exempelvis stöd och styrmedel. Ingen av länderna har infört en samordnande funktion liknande den i Sverige, men angreppssättet har väckt ett stort intresse. Det tyska departementet ”Federal Ministry for Digital and Transport” har bjudit in till ett möte i Berlin i juni 2023 för att få en presentation av det svenska arbetssättet.

En löpande dialog har även förts med det norska klassningssällskapet DNV, som på uppdrag av Nordiska Ministerrådet genomför flera projekt som anknyter till gröna sjöfartskorridorer. Konceptet som sådant har på senaste tiden diskuteras även inom IMO, där Transportstyrelsen deltar från svensk sida.

TMALL 0423 PM 3.0

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2023-03-31

Exempel på stöd som kan främja godstransporter på Vänern och Mälaren

Från såväl hamnar, rederier och transportköpande företag framförs ofta att de lots- och farledsavgifter som tillämpas i Sverige försämrar förutsättningarna för att flytta godstransporter från väg till sjöfart. Det gäller i synnerhet avgifterna på Mälaren och Vänern, där trafiken på ett påtagligt sätt påverkas av det statliga avgiftsuttaget. Främst beror det på att inseglingarna till hamnarna är långa, vilket medför höga lotskostnader. Problematiken med avgifterna lyfts också fram i redovisningen av Statskontorets regeringsuppdrag om Sjöfartsverkets framtida verksamhets- och finansieringsmodell.[6] Statskontoret framhåller i sin rapport att Sjöfartsverkets avgifter endast marginellt kan bidra till en ökad överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Ett undantag är sjöfarten på Mälaren och Vänern, där sjöfartsavgifterna i dag utgör en relativt stor andel av transportkostnaderna. En eventuell sänkning av lotsavgifterna i dessa områden skulle, enligt Statskontorets utredning, därför kunna styra mot ökad överflyttning.

Varför är det viktigt att belysa avgifterna?

För att bättre förstå vilken storlek på stöd som behövs för att möta de kostnader som utgörs av statliga avgifter har Trafikverket och Sjöfartsverket gemensamt skissat på några olika exempel. Tanken är att genom lägre avgifter för sjöfarten kunna möjliggöra för fler godstransportlösningar med sjöfart. Vikten av att stödet leder till ett mervärde för transportköparen, i form av exempelvis lägre fraktpriser, bör särskilt understrykas.

Exemplen nedan avser sjötrafiken på Vänern och Mälaren, som bedömts vara de områden som skulle gynnas mest av lägre avgifter. De skulle emellertid, helt eller delvis, även kunna tillämpas i övriga landet. I exemplen beskrivs det som ett stöd som kompenserar för inbetalda avgifter. Det hade emellertid varit önskvärt med ett upplägg som direkt avgiftsbefriade eller reducerade avgifterna för användarna.

Exemplen ska betraktas som ett tankeexperiment och ett kunskapsunderlag som syftar till att belysa de olika insatsernas omfattning.

Exempel på stödinsatser

Som en jämförelse redovisas nedan fem olika exempel på stöd. Stödets storlek baseras på den del av sjöresan som utförs inom Mälaren och Vänern, inklusive Göta älv.

TMALL 0423 PM 3.0

[6] https://www.statskontoret.se/siteassets/rapporter-pdf/2023/2023-3-utskriftsversion.pdf

Exempel 1: ersättning för lots- och farledsavgifter för all sjötrafik på Vänern och Mälaren

Upplägg: både lotsavgifter och farledsavgifter för all sjötrafik på Vänern och Mälaren ersätts via stöd. Sjöfarten skulle genom det bli helt befriad från statliga avgifter inom dessa geografiska områden.

Kostnad: den årliga kostnaden skulle bli 82 miljoner för Mälarsjöfarten och 46 miljoner för Vänersjöfarten baserat på 2022 års trafik. Det innebär en total årlig kostnad på cirka 128 miljoner kronor, varav 30 miljoner kronor avser farledsavgifter och 98 miljoner kronor avser lotsningsavgifter.

Exempel 2: ersättning för reducerade lotsavgifter på Vänern och Mälaren baserat på fartygens CSI-klass

Upplägg: lotsningsavgifterna reduceras utifrån fartygens CSI-klass.[7] En liknande reduktion ges idag för en del av farledsavgiften till fartyg anslutna till miljöindexet CSI. Att ansluta sig till CSI medför en extra avgift som i så fall måste bekostas av redaren.

Kostnad: med antagandet att hälften av det antal fartyg som idag trafikerar Vänern och Mälaren skulle ansluta sig till CSI och få en reduktion på 50 procent på nuvarande lotsningsavgifter skulle intäktsbortfallet bli 8,7 respektive 15,8 miljoner kronor per år, det vill säga en total kostnad på 24,5 miljoner kronor per år. Siffrorna bygger på grova uppskattningar och är osäkra. Kostnaden skulle, till skillnad från dagens miljöincitament, täckas av statligt anslag.

Reduktionen på farledsavgiften, som redan idag ges till fartyg anslutna till CSI, tillkommer. Denna reduktion finansieras som ett självförsörjande system som betalas av kollektivet och inte genom anslag. Det bör tilläggas att endast ett fåtal av de fartyg som idag trafikerar Vänern och Mälaren är anslutna till CSI.

Exempel 3: ersättning för godsavgift för inrikes lastat och lossat gods på Vänern och Mälaren

Upplägg: inrikes transporter ersätts för den farledsrelaterade godsavgiften. Stödet skulle omfatta både inrikes och utrikes trafik, men endast avse de godsbaserade avgifterna för det gods som både lastas och lossas inrikes.

Kostnad: för Mälaren och Vänern skulle kostnaden för stödet bli cirka 2,9 miljoner kronor per år, baserat på 2022 års trafik.

Exempel 4: tidsbegränsad ersättning lotsavgift för sjöfart på Vänern och Mälaren

Upplägg: lotsavgiften ersätts via stöd under en begränsad tid på max 6 månader för fartyg vars befälhavare ansöker om lotsdispens. Stödet skulle

[7] *Clean Shipping Index är ett index i vilket en redare kan miljöcertifiera sina fartyg och därigenom bli berättigad till avgiftsrabatter.*

TMALL 0423 PM 3.0

göra det möjligt för en befälhavare att ta lotsdispens utan att behöva belastas med kostnader för lotsavgifter under tiden för dispensförfarandet.

Kostnad: för ett mindre fartyg i samma storleksklass som Emelie Deyman (se nedan) skulle det totala stödet för ett fartyg i veckotrafik på Västerås uppgå till cirka 2,6 miljoner kronor för en 6-månaders period. För ett fartyg som gör två rundresor per vecka skulle stödet uppgå till det dubbla, det vill säga 5,2 miljoner kronor. För samma fartyg i trafik på Kristinehamn skulle motsvarande stöd uppgå 2,3 miljoner kronor respektive 4,6 miljoner kronor för en 6-månaders period. För 10 typfartyg i veckotrafik på Vänern och 10 typfartyg i veckotrafik på Mälaren skulle det årliga stödet uppgå till 49 miljoner kronor.

Det är rimligt att anta att det vid två rundturer per vecka går fortare att ta lotsdispens. Stödperioden och därmed kostnaderna skulle i de fallen då bli kortare än 6 månader.

Exempel 5: ersättning för lots- och farledsavgifter för ny sjötrafik på Vänern och Mälaren

Upplägg: lots- och farledsavgifter ersätts helt via stöd, men omfattar endast ny sjötrafik. Stödet skulle kunna gälla antingen endast IVV-klassade fartyg[8] eller både IVV-klassade fartyg och fartyg i närsjöfart. Det skulle kunna tillämpas på samma sätt som i stödsystemet ekobonus med en given tidsbegränsning.[9] Vad som avses med ny sjötrafik behöver då särskilt definieras.

Kostnaderna nedan redovisas i ett spann beroende på om och i så fall vilken CSI-klass fartyget ingår i.

Kostnad inlandssjöfart: för ett IVV-klassat typfartyg i veckotrafik mellan Västerås och Norvik skulle den årliga kostnaden för stödet uppgå till 5,9 – 6,3 miljoner kronor. Om samma fartyg gör två resor per vecka skulle den årliga kostnaden bli 11,7 – 12,1 miljoner kronor.

För ett IVV-klassat typfartyg i veckotrafik mellan Kristinehamn och Göteborg skulle den årliga kostnaden uppgå till 5,2 – 5,7 miljoner kronor. Om samma fartyg gör två resor per vecka skulle den årliga kostnaden bli 10,4 – 10,8 miljoner kronor.

Om stödet skulle bidra till fem nya linjer på Mälaren och fem nya linjer på Vänern per år skulle den årliga kostnaden bli 55,2 – 58,5 miljoner kronor.

Kostnad närsjöfart: för ett typfartyg i veckotrafik mellan Västerås och kontinenten skulle den årliga kostnaden uppgå till 5,4 – 5,8 miljoner kronor.

TMALL 0423 PM 3.0

[8] *Fartyg klassificerade för trafik endast på de inre vattenvägarna.*
[9] *http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1395788/FULLTEXT01.pdf, sid. 11.*

För ett motsvarande typfartyg i trafik mellan Kristinehamn och kontinenten skulle den årliga kostnaden uppgå till 4,9 – 5,3 miljoner kronor.

Om stödet skulle bidra till fem nya linjer på Mälaren och fem nya linjer på Vänern per år skulle kostnaden för staten bli 51,3 – 55,3 miljoner kronor beroende på CSI klass.

Beräkningsgrunder:
I beräkningarna ovan har följande typfartyg använts:

- Typfartyg inlandssjöfart Vänern/Mälaren:
  Emelie Deyman. Längd 110 m; Bredd 11,45 m, Kapacitet: 208 TEU
- Typfartyg närsjöfart Mälaren:
  M/V Alrek. Längd 99,6 m, Bredd 16,9 m, Kapacitet 360 TEU
- Typfartyg närsjöfart Vänern:
  M/V Alice. Längd 89,0 m; Bredd 13,35 m, Kapacitet: 141 TEU

Det bör poängteras att typfartyget för inlandssjöfart inte kan trafikera nuvarande slussar i Trollhättan på grund av sin storlek. Ett sådant fartyg kommer däremot att kunna hanteras i de nya slussar som nu planeras.

Vägen framåt

Något av exemplen ovan skulle kunna införas under en begränsad period, exempelvis 5 år, i syfte att pröva om reducerade avgifter ger förväntade positiva effekter. Då krävs att någon myndighet får i uppdrag att utreda och lämna förslag till hur ett sådant system skulle utformas. Det behöver dessutom klargöras vad som är möjligt rent juridiskt, exempelvis ur ett statsstödsperspektiv. Även de samhällsekonomiska nyttoeffekterna behöver tydliggöras. Slutligen behöver stödet sannolikt prövas av EU-kommissionen.

Det bör tilläggas att det finns en problematik för staten att genom anslag till Sjöfartsverket ersätta myndigheten för uteblivna intäkter. Avgiftsintäkterna är rörliga och volymberoende och varierar över åren. Det gör det svårt att i den politiska planeringen och budgeteringen ta höjd för de variationer som förekommer.

Övrigt i uppdraget

Nedan listas ytterligare några händelser som helt eller delvis berört samordningsuppdraget under 2022.

Breddad ekobonus

En ny form av stöd, breddad ekobonus, ligger för närvarande för pre-notifiering i EU.[10] Stödformen är en viderautveckling av tidigare tillämpade

[10] http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1643446/FULLTEXT01.pdf

TMALL 0423 PM 3.0

ekobonus, som varit ett ekonomiskt stöd till redare som flyttar gods från väg till sjöfart. Om förordningen godkänns av EU-kommissionen och regeringen fattar beslut i frågan kommer Trafikverket att kunna verkställa den nya stödordningen under 2023. Det skulle innebära ett nytt verktyg för att främja uppstarten av nya intermodala godstransporter och för att öka användning av sjöfart och järnväg.

Ny tillämpning av regler för gränspassager

Gränspolisen har meddelat att myndigheten för avsikt att agera mer strikt vad det gäller tillämpningen och användningen av godkända gränsövergångsställen. Det innebär att vissa hamnar inte längre kommer att kunna användas som gränsövergångar. För sjöfartens del medför detta att besättningsbyten inte längre kan genomföras i exempelvis några av hamnarna i Vänern. I förlängningen kan det leda till att rederier undviker dessa hamnar på grund av det merarbete och merkostnader som då uppstår. En dialog i frågan pågår mellan polismyndigheten, Sveriges hamnar, Skeppsmäklarföreningen samt berörda kommuner.

Portal för nya sjöfartslinjer

Att starta en ny sjöfartslinje medför ofta en mängd olika kontakter och krav på tillstånd från myndigheternas sida. Det gäller inte minst trafik på inre vattenvägar, då mindre kajer utanför ordinarie hamnområden kan bli aktuella att använda. I samband med uppstarten av en ny sjötransportlösning under 2022 blev det tydligt hur komplex händelsekedjan faktiskt kan vara.

Exempel på tillstånd och kontakter som ett rederi kan ställas inför är bl.a.:

- Miljöprövning för hamntillstånd[11]
  (Länsstyrelsen och kommunal förvaltning)
- Bedömning av certifikat med mera vid inflaggning
  (Transportstyrelsen)
- Bedömning av skatteteknisk grund för sjöfartsstöd
  (Skatteverket)
- Bedömning av sjöfartsstöd
  (Trafikverket)
- Krav på, och tillhandahållande av lots
  (Transportstyrelsen, Sjöfartsverket)
- Bedömning av hamnanläggning i enligt med ISPS[12]
  (Transportstyrelsen)

[11] *I enlighet med 24 kap. 1 § miljöprövningsförordningen (2013:251):*
[12] *International Ship & Port facility Security code. Regelverket syftar till att öka sjöfartsskyddet i hamnarna och på fartygen*

- Beslut om hamnavgifter (kommunala hamnbolag)
- Överklagande av hamnavgifter (Transportstyrelsen)

För ett rederi kan det vara svårt att överblicka vilka olika tillstånd som behövs och vilka som ska kontaktas. En rad olika myndigheter är involverade och de enskilda handläggarna har inte helhetsbilden och kunskapen om hur de olika stegen påverkar förutsättningarna för att faktiskt starta trafiken.

Problematiken påminner i det avseendet om processen med att starta och driva ett företag. För att hjälpa de blivande företagen har Tillväxtverket i uppdrag att hålla ihop myndighetssamarbetet ”Starta och driva företag”. Idén med myndighetssamarbetet, som består av sexton myndigheter, är att det ska vara enkelt att starta och utveckla sitt företag. Som ett stöd i det arbetet har berörda myndigheters information och tjänster samlats i en gemensam portal, www.verksamt.se. Portalen drivs och administreras av Tillväxtverket.

En liknande informationssida skulle kunna tillhandahållas av någon berörd myndighet, som stöd vi uppstarten av ny sjötrafik

Utblick 2023

2023 blir det sista helåret i arbetet med regeringsuppdraget som nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart. Under det kommande året kommer ett särskilt fokus läggas på vissa insatser, för att efter årsskiftet 2023/2024 påbörja summeringen av uppdraget.

Fördjupad dialog med transportköparna

Ett stort fokus i uppdraget hittills har legat på dialog och samverkan med rederier och hamnar. Utvecklingen av nya sjöfartslinjer pågår också kontinuerligt. Samtidigt är det fortsatt en utmaning att locka nya godsvolymer till sjöfarten. Transportköparna är generellt försiktiga med att förändra sina transportupplägg, även i de fall sjöfarten är ett möjligt transportalternativ. Ett prioriterat område är därför att fortsätta och utveckla de nu påbörjade dialogerna med transportköparna. Samtidigt är det viktigt att ha ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv. Det övergripande målet med dialogerna är att skapa hållbara och tillförlitliga godstransportlösningar, i vilken sjöfarten kan vara en del.

Slutförande av åtgärderna i handlingsplanen

Merparten av åtgärderna i handlingsplanen är nu genomförda, men det kvarstår fortfarande ytterligare ett antal. Merparten av de kvarvarande åtgärderna löper enligt plan. Det krävs emellertid fortsatta insatser och löpande uppföljning under året för att dessa ska kunna slutföras.

TMALL 0423 PM 3.0

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2023-03-31

Fortsatt arbete med gröna sjöfartskorridorer

Arbetet med att etablera gröna sjöfartskorridorer kommer även fortsättningsvis att ha en hög prioritet i uppdraget. Främst handlar det om att fördjupa och utveckla dialogen med berörda aktörer och initiera samarbeten dem emellan, såväl i identifierade korridorer som i nya. Det handlar också om att arbeta förutsättningsskapande och fördjupa samverkan med andra länder. Clydebankdeklarationen tar sikte både på 2025 och 2030, ett i sammanhanget kort tidsperspektiv. Dialogen med övriga undertecknande länder kommer därför fortgå under 2023, med fokus på samordning, stöd och styrmedel.

Uppföljning av miljö- och klimatstyrningsincitament i sjöfartens avgifter

En av slutsatserna i tilläggsuppdraget om gröna sjöfartskorridorer och miljöincitament var att intresset för miljö- och klimatstyrningsincitament behöver bibehållas. Utvecklingen av miljö- och klimatstyrningsincitament i hamnarnas avgifter kommer därför, tillsammans med branschorganisationen Sveriges hamnar och Sjöfartsverket, följas löpande under året. Vid behov kommer hamnarna också att kunna få stöd och rådgivning i ett sådant arbete.

Särskilda insatser för att stärka godstransporter på Vänern och Mälaren

Det pågående samarbetet med aktörerna runt Vänern kommer att fortsätta kommande år. Ramverket är det gemensamma inriktningsdokument och den årliga, uppföljande Vänersjöfartskonferensen. De nu upparbetade samverkanskanalerna underlättar även den löpande dialogen med hamnar, kommuner och rederier.

När det gäller Mälarsjöfarten kommer samarbeten och samverkansformer att utvecklas vidare utifrån den inriktning som diskuterades på högnivåmötet den 30 mars. Ett första steg blir att kalla ihop till ett arbetsgruppsmöte med de utsedda representanterna, för att fastställa formerna för den fortsatta samverkan och vilka frågor som ska prioriteras.

Delaktighet i europeiska forum

Trafikverket kommer även under 2023 vara en aktiv medlem i den europeiska vattenvägsorganisationen Inland Navigation Europé. Att samarbeta och samverka med andra europeiska myndigheter och organisationer om inlandssjöfart är en viktig del i kunskapsbyggandet.

TMALL 0423 PM 3.0

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2023-03-31

Summering och medskick

Som en sammanfattning av det gångna året och ett avstamp inför det kommande görs i detta avsnitt några sammanfattande reflexioner och medskick.

En föränderlig omvärld skapar nya förutsättningar

De senaste årens turbulens i omvärlden har skapat störningar och osäkerheter på transportmarknaden. Det i sin tur har medfört att transportköparna blivit allt försiktigare med att göra större förändringar i sina transportupplägg. Samtidigt kan detta också vara ett skäl för transportköparna att nu se över sina transportupplägg. Faktorer som ökande bränslepriser, ökande trafik på vägar och järnvägar, brist på chaufförer, allt högre miljökrav och förändringar i produktionskedjorna kan sammantaget leda till att den inrikes sjöfarten och närsjöfarten kan komma att få en allt viktigare roll i framtiden. Detta har också vissa rederier tagit fasta på. Flera nya närsjöfartslinjer med trafik på svenska hamnar har startat under året, bland annat i Östersjön och ytterligare någon planeras.

För trafiken på de svenska inre vattenvägarna ser det emellertid fortsatt svårt ut rent konkurrensmässigt. Det hänger bland annat ihop med nuvarande kostnadsbild, där sjöfartens avgifter utgör en del.

Sjöfartens potential behöver synliggöras kontinuerligt

Det kontinuerliga synliggörandet av sjöfarten och den löpande samverkan med aktörerna har varit en viktig del i uppdraget. Det har också bidragit till en större kunskap om sjöfarten som transportalternativ. Behovet av en samlande kunskaps- och informationsnod kommer sannolikt bestå även efter uppdragets slut och kan rentav få en ännu viktigare roll i framtiden. Bortsett från det nu pågående samordningsuppdraget har ingen myndighet ett sådant uppdrag idag.

Efter att uppdraget avslutats skulle en sådan funktion kunna hanteras inom ett svenskt Short Sea Promotion Center (SPC). SPC finns i de flesta europiska länder, med varierande organisations- och finansieringsformer. Organisationernas syfte är att genom olika insatser stärka närsjöfarten och i vissa fall även inlandssjöfarten. De är samlade under ett gemensamt europeiskt paraply, European Shortsea Network (ESN). SPC finns även i Sverige, men verksamheten saknar idag basfinansiering och är vilande.

I Norge bedrivs ett aktivt arbete inom SPC, med finansiering både från det norska näringsdepartementet och från medlemmarna. Verksamheten i Norge skulle kunna tjäna som en förlaga till ett svensk SPC, både utifrån ett organisations- och finansieringsperspektiv.

TMALL 0423 PM 3.0

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2023-03-31

Sjöfartens omställning – ett långsiktigt arbete som kräver långsiktig samordning

För att hålla ihop arbetet med gröna sjöfartskorridorer behövs det en samordnande funktion även på längre sikt, som koordinerar insatserna och driver arbetet framåt. Det handlar dels om att initiera samarbeten och partnerskap, men också om att skapa förutsättningar för att faktiskt få igång de gröna sjöfartskorridorerna. Detta behöver sannolikt pågå under en längre tid och omfatta inte bara de gröna sjöfartskorridorerna utan även sjöfartens omställning i stort. Det ligger också i linje med de förslag som Trafikanalys tagit fram i regeringsuppdraget om att uppdatera regeringens klimatpolitiska handlingsplan.[13]

Redan nu bör man därför fundera över hur denna funktion bäst säkerställs efter den 30 juni 2024, då uppdraget ska slutredovisas. Att bibehålla kontinuiteten är viktigt.

Ekonomiska incitament viktigt för etableringen av gröna sjöfartskorridorer

För att realisera etableringen av de gröna sjöfartskorridorerna behöver spelreglerna på marknaden förändras. Aktörerna har idag svårt att själva hantera den merkostnad som uppstår vid övergången till förnybara bränslen. Under en övergångsperiod, det vill säga tills prisskillnaden mellan konventionella och förnybara bränslen jämnats ut, kommer det sannolikt att behövas någon form av styrmedel. Genom ett tidsbegränsat ekonomiskt stöd skulle det kunna skapas en tydligare efterfrågan på förnybara bränslen. Det i sin tur kan driva upp produktionen och bidra till att prisskillnaderna jämnas ut.

Problematiken är gemensam för samtliga av de gröna sjöfartskorridorer som hittills identifierats i uppdraget. Samma problematik uppmärksammas också i Global Maritime Forums årliga redovisning av Clydebankdeklarationen. Det är också en av de åtgärder som de undertecknande länderna rekommenderas att jobba vidare med. Global Maritime Forum uttrycker sig så här:

”Use national policy support to close the fuel cost gap for zero-emission shipping”. [14]

Eventuella insatser bör i möjligaste mån samordnas med andra länder, främst de som har potentiella gröna sjöfartskorridorer med Sverige. Frågan har också diskuterats med dessa länder. Det råder en bred samsyn kring problemet som sådant, men inget av länderna har något stödsystem på plats som underlättar uppstarten av en grön sjöfartskorridor.

[13] https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_14-forslag-som-leder-till-transportsektorns-klimatomstallning.pdf
[14] https://www.globalmaritimeforum.org/content/2022/11/The-2022-Annual-Progress-Report-on-Green-Shipping-Corridors.pdf, s. 4.

TMALL 0423 PM 3.0

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2023-03-31

Floran av regelverk – en komplex materia att navigera i

Att starta en ny sjöfartslinje innebär ofta ett stort behov av information och kontakt med olika myndigheter i olika delar av etableringsfasen. En myndighetsgemensam portal med samlad information skulle kunna minska de administrativa tröskeleffekterna och bidra till en mer sammansatt och smidigare handläggning av de olika ärendena. Den befintliga portalen www.verksamt.se skulle kunna fungera som en förlaga för en samlad informationsportal för sjöfarten.

Åtgärder för vidare övervägande och ställningstagande

Regeringsuppdraget som nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart ska slutredovisas senast den 30 juni 2024. För att dra nytta av det genomförda arbetet behöver vissa överväganden och ställningstaganden göras redan nu. Det gäller främst inom följande områden:

- Hur information, kunskap och samverkan kring sjöfarten ska hanteras efter den 30 juni 2024 och om en sådan funktion skulle kunna upprätthållas genom att aktivera och stödja ett svenskt SPC.
- Hur samordningen av gröna sjöfartskorridorer och sjöfartens omställning ska organiseras efter den 30 juni 2024.
- Vilka styrmedel som kan införas för att underlätta etableringen av gröna sjöfartskorridorer.
- Om och i så fall i vilken omfattning sjöfartens avgifter kan reduceras, i syfte att stärka godstransporterna på Vänern och Mälaren.
- Om det bör etableras en myndighetsgemensam informationsportal som underlättar etableringen av nya sjöfartslinjer och vilken myndighet som i så fall bör ansvara för en sådan.

Flera av åtgärderna ovan skulle kunna hanteras genom regeringsuppdrag till berörda myndigheter.

TMALL 0423 PM 3.0

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp
Dokumentdatum
2023-03-31
Konfidentialitetsnivå
1
Ärendenummer
TRV 2018/93261, N2018/04482TS

Bilaga 1: Status åtgärder handlingsplan

Område 1: Målsättning för arbetet (åtgärd 1-2)

Avslutade åtgärder

1	Trafikverket tar fram ett förslag på tydlig målsättning för arbetet med överflyttning till järnväg och sjöfart.	Klar	Trafikverket har berett frågan internt och kommit fram till att överflyttningen i sig inte alltid bidrar till de övergripande miljö- och klimatmålen. Därför är kvantifierbara mål för överflyttning inte nödvändigtvis rätt väg att gå. Däremot behöver överflyttningen mätas och följas upp kontinuerligt över tid, vilket inte görs idag annat än på en aggregerad nivå. Trafikverket och Trafikanalys har fört en dialog i frågan och kommit överens om att Trafikanalys håller ihop det fortsatta arbetet med att förbättra och utveckla mätningen av godstransportarbetets fördelning mellan trafikslagen. Åtgärden som sådan är därmed vara klar, men utvecklingsarbetet om att mäta överflyttningen behöver bevakas i det fortsatta arbetet. Det förs därför in som en följdåtgärd för fortsatt bevakning.
2	Trafikverket tar fram lämpliga KPI:er för arbetet med regeringsuppdraget om nationell samordning för inrikes och närsjöfart.	Klar	Trafikanalys följer kontinuerligt upp den nationella godstransportstrategin som helhet, vilket bland annat inkluderar vissa nyckeltal. Åtgärderna i handlingsplanen representerar i sig också en form av nyckeltal. I nuläget bedöms de tillsammans utgöra tillräckliga indikatorer för samordningsuppdraget. I takt med att metodiken för att mäta överflyttningen utvecklas kommer tydligare KPI:er kunna tas fram.

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2023-03-31

Följdåtgärder för fortsatt bevakning

1b	Utveckla en metodik för att mäta överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart över tid.	Pågår	Följdåtgärd som ett resultat av åtgärd 1. Trafikanalys jobbar med frågan. Trafikverket bevakar det fortsatta arbetet genom uppföljande möten med Trafikanalys.

TMALL 0423 PM 3.0

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2023-03-31

Område 2: Samråd och samverkan (åtgärd 3-10)

Avslutade åtgärder

3	Trafikverket kallar aktuella aktörer till ett högnivåmöte för utpekade områden med syfte att öka andel gods på sjöfart – Vänern och Mälaren.	Klar (2022)	Ett högnivåmöte för Vänern genomfördes den 17 mars 2020 och för Mälaren den 30 mars 2023. Åtgärden är därmed klar.
4	Trafikverket förstärker sjöfartens medverkan i Trafikverkets fora för näringslivssamverkan (är idag väldigt järnvägs- och väg tunga).	Klar (2022)	Sjöfarten lyfts kontinuerligt vid Trafikverkets regionala godstransportråd och vid Trafikverkets nationella näringslivsråd. Myndigheten har också utvecklat och breddat Trafikverkets webbinarium "Konkurrenskraftiga godstransporter på järnväg" till att även inkludera sjöfarten. Under 2023 kommer Trafikverket dessutom fördjupa samverkan med näringslivet ytterligare genom särskilda dialoginsatser med transportköpande företag. Åtgärden är därmed klar.
5	Trafikverket fortsätter stödet till Maritimt Forum för sitt arbete som Short Sea Promotion Center (SPC) med sina varuägardialoger och som tar fram ett Short Sea Shipping Schedule.	Klar	Trafikverket har i uppdraget fortsatt sitt stöd till Maritimt forum för arbetet med driva SPC och varuägardialoger. Det har skett i projektform där medel har beviljats årsvis. Trafikverket har dessutom via FoI-medel finansierat en förstudie för en tänkbar utveckling av Short Sea Schedules. Samarbetet med Maritim Forum är viktigt och kommer att fortgå under uppdraget. Åtgärden som sådan anses därmed vara klar. Formerna för en mer långsiktiga finansiering av SPC behöver emellertid ses över. Det förs därför in som en följdåtgärd för fortsatt bevakning.

TMALL 0423 PM 3.0

6	Trafikverket stödja horisontella samarbeten på initiativ av näringslivet med stöd av myndigheter, näringsliv, akademin samt SPC.	Klar (2022)	Arbetet sker löpande såväl i samordningsuppdraget som i regeringsuppdraget om horisontella samarbeten och öppna data.[15] Insatsen har intensifierats genom fördjupade dialoger med varuägare och speditörer, med start i början på 2023.
7	SKR i samarbete med Trafikverket bjuder in hamnars ägare för att påbörja en diskussion runt hamnarnas roll, runt nya regelverk samt annan aktuell lagstiftning.	Klar	I januari 2020 samlade SKR hamnar och hamnägare till ett möte där det beslutades att fördjupa arbetet och att ta fram en vägledning för ägarstyrning. Arbetet med vägledningen är tänkt att avslutas under 2022 och förs in som en följdåtgärd för fortsatta bevakning.
7b	Ta fram en handledning för hamnarnas ägarstyrning.	Klar (2022)	Följdåtgärd som ett resultat av åtgärd 7. SKR publicerade den färdiga vägledningen i februari 2023. Åtgärden är därmed klar. Länk till handledningen: https://skr.se/download/18.4e5ae3521864ad1e8e92747d/1676641263689/%C3%84garstyrning%20av%20kommunala%20hamnar.pdf

[15] *Uppdraget benämns numer "Horisontella samarbeten och datadelning för ökad fyllnadsgrad och transporteffektivitet"*

8	Trafikverket sammankallar trafikmyndigheterna för fortsatta månadsträffar i frågan.	Klar	Möten genomförs 4 gånger per år. Trafikverket är sammankallande.
9	Trafikverket sammankallar den större myndighetsgruppen för uppdraget två gånger per år.	Klar	Möten genomförs 1-2 gånger per år. Trafikverket är sammankallande. Åtgärden är klar
10	Trafikverket nyttjar sina regionala godstransportråd för att samverkan på området.	Klar	Under 2021 gjordes en inventering av de regionala godstransportråden, där slutsatsen blev att råden ska drivas vidare i sin nuvarande form. Den nationella samordnaren har löpande kontakt med Trafikverkets regioner, för deltagande och samverkan i de regionala godstransportråden.

Följdåtgärder för fortsatt bevakning

5b	Se över formerna för en mer långsiktigt finansiering av ett svenskt Short Sea Promotion Center (SPC).	Pågår	Följdåtgärd som ett resultat av åtgärd 5. Bevakas av Trafikverket tillsammans med Maritimt Forum.

TMALL 0423 PM 3.0

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2023-03-31

Område 3: Information och kunskap (åtgärd 11-14)

Avslutade åtgärder

11	Trafikverket genomför en halvtidskonferens 2021 av genomförandet av handlingsplanen för att stärka inrikes sjöfart och närsjöfart.	Klar	Halvtidskonferensen genomfördes den 16 september 2021 digitalt, med deltagande av bland andra infrastrukturministern samt Trafikverkets och Sjöfartsverkets generaldirektörer.
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.	Klar	Trafikverket har vidtagit en rad åtgärder för att förbättra informationsspridningen. Myndigheten skickar bland annat ut nyhetsbrev och genomför månadsvisa webbinarium, i vilka olika forskningsprojekt i Trafikverkets sjöfartsportfölj redovisar sina resultat.
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.	Klar	I samordningsrollen ingår att ha en nära och löpande kontakt med rederier som startar eller planerar att starta nya linjer. Arbetssättet är etablerat och uppstarten av flera nya linjer har kunnat följas på nära håll.

TMALL 0423 PM 3.0

14	Trafikverket i samverkan med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen samlar statistik och data om sjöfarten och dess utsläpp och miljö- och klimatpåverkan.	Klar (2022)	En dialog med Naturvårdverket och övriga berörda myndigheter om datainsamling och bevakning av sjöfartens utsläpp har pågått under året. Som ett resultat har Sjöfartsverket tagit fram en metod för kontinuerlig insamling och uppföljning av sjöfartens CO2 utsläpp. Vilken myndighet som ska ansvara för den kontinuerliga uppföljningen är ännu inte klarlagt. Åtgärden som sådan kan emellertid betraktas som klar.

TMALL 0423 PM 3.0

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2023-03-31

Område 4: Infrastrukturplanering (åtgärd 15-21)

Avslutade åtgärder

15	Boverket analyserar och vägleder kommunernas godsstrategiarbete. 15 procent av kommunerna som svarat uppger att de har en godstransportstrategi.	Klar	En vägledning för godstransporter i den fysiska planeringen har tagits fram och publicerats.
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.	Klar (2022)	Modellen har utvärderats och nya arbetssätt inkluderats i styrande dokument kopplat till sjöfartsinvesteringar. Åtgärden är därmed klar.

TMALL 0423 PM 3.0

19	Sjöfartsverket inventerar och fastställer, om medel medges, status och åtgärdsbehov för mindre lastageplatser i hamnar.	Klar	Sjöfartsverket inventerar och sammanställer löpande status och åtgärdsbehov för såväl mindre som större hamnar. Information om hamnar och lastageplatser visas också i kartverktyget Laslo, som publicerades på Trafikverkets hemsida i december 2021. (https://laslo.trafikverket.se/)
20	Sjöfartsverket fortsätter sin insats för sjömätning vilket ger grund för digitalisering samt optimering av farleder.	Klar (2022)	Sjöfartsverket har fortsatt sina insatser för sjömätning. Åren 2020-2023 genomförs ett projekt tillsammans med VTI och Linköpings universitet som syftar till att ta fram ett verktyg för ruttoptimering i skärgårdsmiljö. Projektet finansieras via Trafikverkets FoI-portföljer. Sjöfartsverket har dessutom beslutat om en sjögeografisk strategi och enligt plan så ska de sjömätningar som omfattas av strategin vara slutförda 2037. Sjöfartens digitalisering ligger också med som en prioriterad utredning i den av regeringen beslutade Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Trafikverket och Sjöfartsverket kommer gemensamt att ta fram ett underlag för framtida investeringsbeslut inför den kommande planrevideringen. I det arbetet kommer det bland annat beaktas hur farleder kan optimeras med hjälp av detaljerat djupunderlag och digitalt stöd. Åtgärden kan därmed betraktas som klar.
21	Sjöfartsverket fortsätter sitt arbete med att förbättra tillgängligheten för lotsning.	Klar	Sjöfartsverket har initierat ett stort antal insatser för att förbättra tillgängligheten för lotsning. Det inkluderar bland annat en ny lotsutbildning och en ny rekryteringsprocess, nya mätetal och mätredskap för servicegrad, fördjupad dialog med näringen samt samverkan med Transportstyrelsen om nya lotsningsföreskrifter. Parallellt pågår olika initiativ kopplat till navigationsstöd från land.

TMALL 0423 PM 3.0

Pågående åtgärder

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).	Pågår	Åtgärden ingår i ett mer omfattande förbättringsarbete som är planerat att slutföras under 2023.
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.	Pågår	Trafikverket har under 2022 sammanställt godsflödesanalyser som underlag för det fortsatta arbetet. Insatserna fortsätter under 2023.

TMALL 0423 PM 3.0

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2023-03-31

Område 5: Staten som offentlig aktör (åtgärd 22-23)

Avslutade åtgärder

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 Sjöfartsverkets rederiverksamhet.	Klar	Information om Färjerederiets arbete med Vision 2045 har publicerats på Trafikverkets hemsida. Det har också tagits fram en informationsfilm och en informationsfolder om Vision 2045. Arbetet kommuniceras dessutom via sociala medier löpande. Åtgärden är klar.
24	Transportstyrelsen beslutar om ett regelverk för riskbaserad lotsning.	Klar (2022)	De nya föreskrifterna är klara och träder i kraft den 1 december 2023.

TMALL 0423 PM 3.0

Pågående åtgärder

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 alternativt transportmedel för byggnadsmassor. En vägledning för hur så kan ske kommer att tas fram av Trafikverket vilken också kan nyttjas för andra aktörer.	Pågår	En kartläggning av Trafikverkets upphandling av sjötransporter i samband med stora infrastrukturprojekt har genomförts. Tidigare underlag i form av VTI:s studie "Hållbar inlandssjöfart i Sverige - Offentlig upphandling som effektivt styrmedel?" kompletterar den nu genomförda kartläggningen. Sjöfartens roll i Trafikverkets upphandlingar av transporter har inkluderats i en större översyn inom Trafikverket. Syftet med översynen är att optimera massabalansen och transporterna vid genomförandet av större entreprenader. Översynen är tänkt att slutföras under 2023.

TMALL 0423 PM 3.0

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2023-03-31

Område 6: Regelutveckling och tillämpning av regler (åtgärd 24-36)

Avslutade åtgärder

25	Transportstyrelsen deltar i det internationellt regelarbetet och driver, när så är lämpligt, arbetet med funktionsbaserade /målbaserade regler inom EU och globalt.	Klar	Åtgärden är en del av Transportstyrelsens kontinuerliga arbete med regelverk.
28	Transportstyrelsen kommer inom sin marknadsövervakning att se över fler områden såsom autonom sjöfart, hamnar m.m.	Klar	Transportstyrelsen har inom sin marknadsövervakning undersökt ett antal områden som påverkar sjöfartens förutsättningar. Det gäller bland annat områden som smarta fartyg, arbets- och levnadsvillkor för sjömän, kustfartstillstånd samt finansiella möjligheter att ställa om till en mer klimatvänlig sjöfart. Myndigheten kommer även fortsättningsvis följa och beskriva förutsättningarna för sjöfarten.
29b	Arbeta med one-stop shop.	Klar	Arbetet har delats in i två delar: a) regelförenkling b) one stop shop. b): Transportstyrelsen har etablerat funktionen "inflaggningslots". Delåtgärden är därmed klar.

TMALL 0423 PM 3.0

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.	Klar (2022)	Under 2021 publicerade VTI rapporten "Konsekvensanalyser av justerade farleds- och lotsavgifter", där konsekvenserna av tänkbara förändringar i avgiftsmodellen analyserades. Sjöfartsverket har därefter över sett konsekvensutredningarnas innehåll och tillämpar nu bland annat exempelanlöp för att tydliggöra konsekvenserna av en förändring.
34	Transportstyrelsen, Sjöfartsverket fortsätter att arbeta för förenklad rapportering i EU:s single window system och andra forum.	Klar	Arbetet hanteras inom ramen för projektet European Maritime Single Window Environment (EMSWe), som är baserat på en EU-förordning som antogs 2019. Sjöfartsverket driver arbetet med den svenska implementeringen och samverkar med myndigheter, hamnar, mäklare och övriga berörda inom branschen. Senast den 25 augusti 2025 ska kraven i förordningen vara uppfyllda.
35	Sjöfartsverket utreder möjligheten att minimera och digitalisera rapportering för inrikes transporter.	Klar	Sjöfartsverket kan endast påverka den del av rapporteringen som berörs av European Maritime Single Window. Åtgärden är för Sjöfartsverkets vidkommande därmed hanterad. Det behöver emellertid inte betyda att problemet är löst.
36	Sjöfartsverket bevakar lokala sjöfartsfrågor i samband med remisser enligt plan- och bygglagen för att möjliggöra att sjöfartens intressen kommer med.	Klar	Åtgärden hanteras löpande i Sjöfartsverkets arbete med remisser. Det sker i nära samverkan med Trafikverket, som bevakar sjöfartens riksintressen.

TMALL 0423 PM 3.0

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2023-03-31

Pågående åtgärder

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.	Pågår	Förslag till nya arbetssätt har tagits fram och förankring internt Trafikverket pågår. Det fortsatta arbetet samordnas även med regeringsuppdraget om att förenkla hanteringen av undantag för stora och tunga transporter på allmänna vägar, som presenterades den 22 december 2022.
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 pråmar och flytande utrustning, vilket även kräver lagstiftningsåtgärder.	Pågår	Åtgärderna ägs inte av Transportstyrelsen. En dialog med regeringskansliet har pågått, men arbetet har inte påbörjats eftersom någon begäran inte inkommit. Det är därför tveksamt om åtgärden kommer att kunna genomföras innan samordningsuppdraget ska slutredovisas 2024.

TMALL 0423 PM 3.0

29a	Transportstyrelsen arbetar med regelförenkling av fartygsregistrering (ex. för pråmar) samt arbetet med one-stop shop.	Pågår	Arbetet har delats in i två delar: a) regelförenkling b) one stop shop. a): Åtgärden om regelförenkling ägs inte av Transportstyrelsen, men en dialog förs med regeringskansliet i frågan. Det är tveksamt om åtgärden kommer att kunna genomföras innan juni 2024.
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.	Pågår	På grund av bristande resurser har åtgärden fått prioriterats ner under 2022. Det finns kvar i planen för 2024, men det är beroende av vilka övriga uppdrag som Transportstyrelsen då kommer att behöva hantera.
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.	Pågår	En enkät är framtagen och kommer att distribueras under 2023.

TMALL 0423 PM 3.0

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2023-03-31

Område 7: Energieffektiv sjöfart (åtgärd 37-42)

Avslutade åtgärder

37	Transportstyrelsen verkar i internationell samverkan för minskade utsläpp från sjöfarten och luftfarten (IMO, ICAO) inkl. att verkar för långsiktiga spelregler vad gäller bränslen.	Klar	Internationell samverkan är en del av Transportstyrelsens löpande arbete. Frågan om långsiktiga regler för alternativa bränslen har fångas upp där. Åtgärden är därmed klar.
38	Energimyndigheten, Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, m.fl. 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.	Klar	Arbetet med SOFT är avslutat och åtgärden är klar. Inom ramen för Trafikanalys regeringsuppdrag om att uppdatera den klimatpolitiska handlingsplanen har det genomförts ytterligare myndighetsgemensamma arbeten, med fokus på styrmedel för sjöfartens omställning. Trafikanalys redovisade regeringsuppdraget i september 2022.

TMALL 0423 PM 3.0

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.	Klar (2022)	Trafikverket har under 2022 arbetat med frågan om miljöincitament inom tilläggsuppdraget om gröna sjöfartskorridorer och miljöincitament. Utifrån resultaten har Trafikverket, Sveriges hamnar och Sjöfartsverket kommit överens om att regelbundet följa utvecklingen och vid behov bistå hamnarna i arbetet. Åtgärden kan därmed anses vara avslutad.
41	Trafikverket, utreder i samråd med Sjöfartsverket, Fossilfritt Sverige och Sveriges Hamnar hur mängdrabatt i de statliga avgifterna och i de svenska hamnarna kan utformas. Aktörerna själva äger frågan om ett sådant förslag ska tas vidare.	Klar (2022)	Åtgärden ingår delvis i ett bredare arbete som Trafikverket och Sjöfartsverket genomfört, med syfte att beskriva möjliga avgiftslättnader för en viss typ av trafik. Parallellt har det genomförts ett internt arbete på Sjöfartsverket, där bland annat nuvarande frekvensrabatter setts över. Åtgärden som sådan är därmed slutförd.
42	Trafikverket utreder hur öppen data även för sjöfarten kan användas för att öka nyttjandet och fyllnadsgraden. Samråd sker med berörda parter.	Klar (2022)	Åtgärden samordnas med Trafikverkets pågående regeringsuppdrag om horisontella samarbeten och öppna data[16], som delredovisade våren 2019. Uppdragets inriktning har därefter gått från "öppna data" till "datadelning", med syftet att öka fyllnadsgraden och transporteffektiviteten inom bland annat sjöfarten. Arbetet koordineras med CLOSER:s satsning på ett logistikdatalabb, finansierat av Vinnova. Åtgärden är en del av ett långsiktigt regeringsuppdrag som ska pågå fram till 2029. Åtgärden som sådan anses därmed vara hanterad.

[16] *Uppdraget benämns numer "Horisontella samarbeten och datadelning för ökad fyllnadsgrad och transporteffektivitet"*

Pågående åtgärder

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).	Pågår	Regeringen tillsatte i december 2019 en särskild utredare med uppdrag att se över bland annat miljöbalken. Uppdraget slutredovisades under maj 2022 i rapporten ”Rätt för klimatet” (SOU 2022:21).[17] Resultaten i den genomförda utredningen behöver analyseras innan åtgärden kan slutföras.

[17] https://www.regeringen.se/contentassets/85bdcec13afb4c22af18a0058ab7b61a/ratt-for-klimatet-sou-202221/

TMALL 0423 PM 3.0

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2023-03-31

Område 8: Forskning och innovation (åtgärd 43-47)

Avlutade åtgärder

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.	Klar	En översyn har genomförts och Trafikverkets forsknings- och innovationsplan har uppdaterats med tydligare skrivningar om överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Överflyttning finns nu beskrivet i fyra av Trafikverkets forskningsportföljer. Övriga myndigheter har bedömt att det inte är aktuellt att göra några förändringar. Åtgärden är därmed klar.
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.	Klar	Trafikverkets hemsida har kompletterats med information om FoI-medel och överflyttning. Åtgärden är därmed klar.

TMALL 0423 PM 3.0

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).	Klar	En översyn har genomförts. Innovationstävlingar har inte efterfrågats vare sig av forskningsutförare eller av branschen och det är i nuläget inte aktuellt att gå vidare med den frågan. Vad gäller förkommersiell upphandling hanterades frågan inom regeringsuppdraget om att främja intermodal järnvägstrafik, som slutredovisade i december 2022. Slutsatsen blev att det först behöver tas fram ett branschgemensamt systemperspektiv och en färdplan innan det kan bli aktuellt att gå vidare med en förkommersiell upphandling. En sådan eventuell åtgärd behöver hanteras i särskild ordning. Åtgärden är därmed klar. Frågan om förkommersiell upphandling förs in som en åtgärd för fortsatt bevakning.
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 se över sina egna möjligheter att söka medel för innovation och ingå i projekt.	Klar	Transportstyrelsen jobbar med policylabb för smarta fartyg, för vilket myndigheten också ansökt om projektmedel för. Myndigheten har också tagit fram riktlinjer för tester av smarta fartyg. Dessutom har det inrättats ett team för forskning och innovation inom sjö- och luftfartsfrågor för att kunna utveckla Transportstyrelsen innovationsförmåga och få bättre framdrift i frågorna. Åtgärden är därmed klar.

TMALL 0423 PM 3.0

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.	Klar (2022)	Projekten STM Validation, Real Time Ferries, EfficientFlow samt Multimodal informationsdelning II är klara. Göta Älv-projektet hanteras inom åtgärd 54. Sjöfartsverket har under 2022 beviljats medel för fortsatt utveckling av navigationsstöd från land. Projektet sträcker sig fram till 30 juni 2025 och har en budget om 38 mkr, varav 29 miljoner kronor finansieras av Trafikverkets FoI-budget och 9 miljoner kronor finansieras av Sjöfartsverket. Digitaliseringen inom sjöfarten ingår dessutom som en prioriterad utredning i nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Ett underlag för beslut om framtida investeringsåtgärder kommer att färdigställas inför den kommande planrevideringen. Underlaget kommer att tas fram av Trafikverket och Sjöfartsverket gemensamt. Åtgärden kan därmed anses som klar.

Följdåtgärder för fortsatt bevakning

45b	Ta fram ett branschgemensamt systemperspektiv och en färdplan, som en förberedelse för en ev. förkommersiell upphandling av ett forskningsprogram för intermodala godstransporter.	Pågår	Följdåtgärd som ett resultat av åtgärd 45. Bevakas av Trafikverket.

TMALL 0423 PM 3.0

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2023-03-31

Särskilda åtgärder för inre vattenvägar – samråd och samverkan (åtgärd 48-50)

Avslutade åtgärder

48	Trafikverket inrättar ett forum för samråd mellan aktuella parter vad gäller trafik på de inre vattenvägarna.	Klar	Forumet är inrättat och två forummöten har hittills genomförts. Erfarenheter och synpunkter från deltagarna har samlats in och kommer att användas som underlag för mötens framtida inriktning.
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.	Klar	Myndigheterna har gjort en inventering över vilka forum som kan vara aktuella att medverka i. Trafikverket har gått med i Inland Navigation Europe och sitter med i organisationens styrelse.
50	Trafikverket inventera behovet av ett gemensamt forum för frågor kopplade till kollektivtrafik på vatten.	Klar	Behovet har inventerats och Trafikverket har beviljat medel för fortsatta forumträffar inom ramen för ett tidsbegränsat FoI-projekt. För att driva ett forum på mer permanent basis behöver aktörerna emellertid själva ta ett större ansvar. I ett sådant arbete kan Trafikverket delta.

TMALL 0423 PM 3.0

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2023-03-31

Särskilda åtgärder för inre vattenvägar – infrastruktur (åtgärd 51-55)

Avslutade åtgärder

51	Transportstyrelsen beslutar om inrättandet av fler inre vattenvägar.	Klar	EU-kommissionen meddelade våren 2022 att de inre vattenvägar som Transportstyrelsen tidigare anmält nu är inkluderade i en bilaga till EU-direktivet om inre vattenvägar. Åtgärden är därmed klar.
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.	Klar	Utredningarna är klara och kostnaderna för åtgärderna översiktligt bedömda. Vissa kan hanteras som trimningsåtgärder medan andra måste hanteras som nya namngivna objekt.
53	Sjöfartsverket sjömäter grundare farleder, när resurser medger, som är potentiella för kustsjöfart och inre vattenvägar.	Klar	Åtgärden hanteras delvis inom ramen för åtgärd 20, men hanteras också löpnande när konkreta behov uppstår. Det har exempelvis gjorts sjömätningar i delar av de kustområden som sedan våren 2021 är klassificerade som inre vattenvägar. Åtgärden är därmed klar.

TMALL 0423 PM 3.0

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2023-03-31

Pågående åtgärder

54	Trafikverket och Sjöfartsverket utreder förutsättningar för att införa ett trafikslagsövergripande informationssystem för inre vattenvägar.	Pågår	Arbetet fokuserar i första hand på Göta älv och Vänersjöfarten. En förstudie har tagits fram som underlag för Trafikverkets framtida prioriteringar. En dialog internt Trafikverket pågår om hur frågan ska drivas vidare.
55	Trafikverket analyserar hur torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar kan utvecklas för att bidra till ökad sjöfart.	Pågår	En förstudie om torrhamnar och omlastningsplatser redovisades till regeringen i december 2019. Som en fortsättning och ett komplement till den inledande analysen har det under perioden 2020-2022 genomförts flera forskningsprojekt om urbana vattenvägar. Under 2023 kommer det dessutom att genomföras flera examensarbeten som ytterligare kompletterar förstudien. Därefter kommer den slutliga analysen färdigställas.

TMALL 0423 PM 3.0

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2023-03-31

Särskilda åtgärder för inre vattenvägar – regler (åtgärd 56-59)

Avslutade åtgärder

59	Transportstyrelsen möjliggör för enskilda testprojekt för trafik på de inre vattenvägarna.	Klar	Arbetet sker löpande allteftersom behov uppstår. Åtgärden är därmed klar.

Pågående åtgärder

56	Transportstyrelsen tar fram tydlig information om vilka regler som gäller för sjöfart på inre vattenvägar inom relevanta regelområden.	Pågår	Arbetet har delats in i fyra delar: 1) övergripande beskrivning av regelverken 2) beskrivning av de kostnader som de olika regelverken medför 3) en detaljerad beskrivning i digitalt format 4) bedömning av hinder och förbättringsåtgärder i de olika regelverken. Del 1 och 2 pågår, del 3 och 4 har skjutits upp på grund av resursbrist hos Transportstyrelsen.
57	Trafikverket gör en jämförelse mellan regelverk för inre vattenvägar där svenska regelverk jämförs med europeiska ut ett helhetsperspektiv.	Pågår	Under 2023 kommer ett examensarbete genomföras och utgöra ett underlag för slutförandet av åtgärden.

TMALL 0423 PM 3.0

58	Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket utreder vidare om de regelverk som idag finns för sjöfart fungerar eller om särskilda regelverk för inlandssjöfart krävs.	Pågår	Myndigheterna har gjort en genomgång av förutsättningarna och kommit fram till att inlandssjöfarten kan hanteras inom ramen för de regelverk som finns idag. Det är i nuläget inte aktuellt att hantera inlandssjöfartens som ett eget trafikslag. Däremot kan det finnas ett behov av att förändra och göra anpassningar i befintliga regelverk. Samtal har förts med branschen om vilka behov som föreligger. Bland annat har det genomförts ett gemensamt arbete mellan Trafikverket och Sjöfartsverket om förutsättningarna för att införa avgiftslättnader för viss trafik som exempelvis inlandssjöfart.

TMALL 0423 PM 3.0

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2023-03-31

Särskilda åtgärder för inre vattenvägar – forskning och innovation (åtgärd 60)

Avslutade åtgärder

60	Trafikverket ser över hur forskning- och innovation ytterligare kan stärkas för att främja inlandssjöfarten både vad gäller marknadsmekanismer samt logistikupplägg samt sprida kunskap om pågående projekt.	Klar (2022)	Det har hittills inte framförts några särskilda behov eller förslag från forskningsutförare eller branschaktörer. Trafikverket har emellertid en nära kontakt med forskningsutövare och diskuterar löpande tänkbara ämnen. Det har bidraget till uppkomsten av flera forskningsprojekt under senare år, varav några under 2022. Trafikverket undersöker dessutom kontinuerligt intresset hos akademin för eventuella examensarbeten. Det görs bland annat genom att medverka som gästföreläsare relevanta högskoleutbildningar. Flera examensarbeten om inre vattenvägar har initierats under 2022 och kommer att slutföras under 2023. Kunskap om pågående projekt sprids kontinuerligt genom Trafikverkets webbinarieserie ”Forskning till kaffet”.

TMALL 0423 PM 3.0

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2023-03-31

Särskilda åtgärder för inre vattenvägar – information och kunskapsspridning (åtgärd 61-62)

Avslutade åtgärder

61	Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket inrättar kontaktpersoner för trafik på inre vattenvägar	Klar	Kontaktpersoner är utsedda. Åtgärden är klar.

Pågående åtgärder

62	Trafikverket och Sjöfartsverket i samråd genomför utbildning av myndighetspersonal i om trafik på inre vattenvägar med särskilt fokus på pråmtrafik.	Pågår	Åtgärden har ännu inte startat.

Dokumentegenskaper, Skapat av Garberg Björn, PLnpp Ärendenummer *TRV 2018/93261, N2018/04482TS*, Dokumentdatum *2023-03-31*, Dokumenttyp PM.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

TMALL 0423 PM 3.0