

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Remissyttrande

Er beteckning: N2017/05430/TIF

Göteborg 2017-11-29

Trafikverkets förslag till nationell plan 2018-29

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten. Det svenska sjöfartsklustret sysselsätter mer än 100 000 personer och är därmed en samhällsekonomiskt mycket betydelsefull näring i sig själv.

Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) är tacksamma över att ha beretts möjlighet att ta del av och inkomma med synpunkter på rubricerad remiss. FSS instämmer i allt väsentligt i intresseföreningen *Maritimt Forums* svar men vill understryka och komplettera i viss mån enligt nedan.

Infrastrukturens betydelse för det hållbara samhället kan inte nog understrykas. En väl fungerande infrastruktur är en förutsättning för ett konkurrenskraftigt näringsliv och för effektiva transporter av gods och passagerare till, från och inom landet. Sjöfartens betydelse för samhället och besöksnäringen är fundamental. Ungefär 90% av den svenska utrikeshandeln transporteras via sjöfarten och ca 30 miljoner personer åker med färjor i utrikes trafik varje år. Detta tydliggör sjöfartens infrastruktureffektivt. Att nyttja sjöfarten i högre utsträckning är en av grundpelarna i alla partiets transportpolitiska ambition. Det är också en grundpelare i Trafikverkets uppdrag. FSS noterar med glädje flera goda intentioner och ambitioner i planen. Men låt oss inte hålla det hemligt att vi gärna sett en än större satsning för att nå det hållbara samhället med hjälp av sjöfarten.

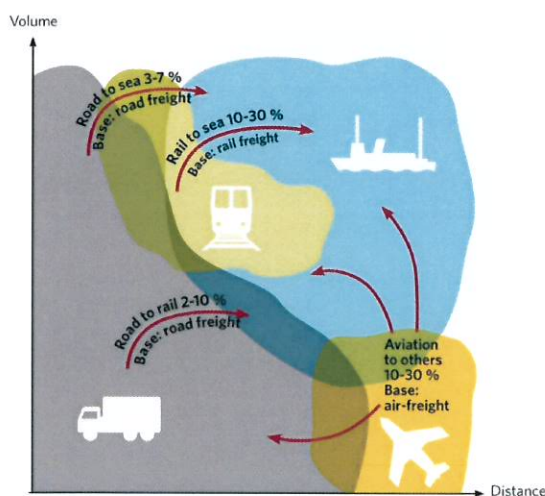
FSS menar att det är absolut nödvändigt att säkerställa att sjöfarten hanterar en så stor del av de kommande trafikökningarna som möjligt för att samhällsmålen ska nås. I planen föreslås visserligen en historiskt stor sjöfartssatsning, vilket vi finner glädjande, men den uppgår ändå bara till någon procent av planens totala omfattning. Satsningen ska läsas i ljuset av att planen ska *"främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart"*.

1 Sjöfartens del i transportsystemet

Sjöfarten är en viktig kugge i transportsystemet. Inte minst för ett lands konkurrenskraft vilket bl a uppmärksammas i Världsbankens Logistics Performance Index 2016. Man konstaterar att länder med goda förutsättningar för sjöfart tenderar att få högre infrastrukturella betyg även när infrastrukturella flaskhalsar existerar.

För att skapa ett logistiskt system i världsklass för personer och gods som dessutom tar samhället i riktning mot hållbarhetsmålen måste den framtida trafiktillväxten, enligt ovan, till stor del hanteras av sjöfarten. Detta motsätter naturligtvis inte att andra trafikslag utvecklas utan snarare är det en förutsättning att så sker. Trafikslagen lever i ett symbiotiskt förhållande till varandra. Det tydliggörs t ex av konflikten i Göteborgs hamn där transportköpare väljer att flytta gods från sjö till lastbil. Transportsystemets redundans är ofta god men när det blir ett modalt skifte från sjöfart till väg kan det förstås ske till priset av ökade utsläpp, ökad trängsel etc.

Som visats av Trafikverket i Kapacitetsutredningen (se nedan) är konkurrensytorna mellan trafikslagen relativt omfattande. För att lösa kapacitetsproblemet var Trafikverket mycket tydliga med att sjöfarten behöver nyttjas i högre omfattning vilket framgår av Trafikverkets figur nedan. Men för att överflyttningarna ska ske i pilarnas riktning måste förutsättningarna finnas!



Figur 1. Konkurrensytor (Källa Trafikverket (2012), Kapacitetsutredningen)

Därutöver finns omfattande forskning som visar på prisets betydelse för transportköparnas val av trafikslag men också för deras val av operatör. Generellt kan man säga att transportköpare överväger att byta operatör vid en prisskillnad på 2-4% och trafikslag något senare, vid prisskillnader om 4-6%.

Mot bakgrund av konkurrensytorna och prisets betydelse för att nå överflyttning menar FSS att Trafikverket skulle behöva ta höjd för att stärka sjöfartens förutsättningar för att hantera framtida trafikökningar. Det sker genom att anamma fyrstegsprincipens första två steg i högre utsträckning än i förslaget.

Transportsystemet måste sättas i fokus i högre utsträckning. Planen är traditionell i det avseendet att trafikslagen ses som isolerade händelser i stor utsträckning. En nyckel i att skapa effektiva och hållbara transportsystem är det co-modala (sammodala) tankesättet. Alla transportslag måste utvecklas var för sig men också i samverkan. Sker inte detta fortsätter man att suboptimera transportslagen och logistiken blir mindre effektiv än vad den skulle kunna vara.

Effektiva matartransporter till och från hamnarna exempelvis är avgörande för hamnens och sjöfartens möjligheter att hantera mer passagerare och mer gods. Svensk Sjöfart ser därför positivt på de väg och järnvägs-investeringar som föreslås i planen.

2 Föreslagna satsningar och det som inte finns med

Den plan som Trafikverket presenterar är i grunden bra. Sjöfarten kommer också ovanligt väl ut i förslagen där vi gläds åt att bli såväl smärre farledsinvesteringar som de större investeringarna i Trollhätte kanals slussar, Malmporten (farleden till Luleå hamn) och fortsatt satsning vid Södertälje finns med. Totalt konstaterar FSS att det är en historiskt stor satsning på sjöfart där den totala satsningen som nästan når upp till 0,8% av de totala medlen i planen(!). Satsningarna på sjöfart motiveras av att sjöfarten är kapacitetsstark, energieffektiv, trafiksäker och investeringsbehovet i dess infrastruktur är ringa i sammanhanget.

FSS gläds därför också åt föreslagna satsningar som kommer sjöfarten till del i form av viktiga kvalitetshöjande åtgärder på landinfrastruktursidan i form av anslutningar till hamnar. I detta avseende finns en viss konkurrensytta mellan trafikslagen då godset i vissa fall skulle kunna ta sjövägen vidare efter omlastning men de trafikslagskompletterande och effektivitetshöjande aspekterna i satsningarna överväger.

FSS ser utöver de välkomna satsningarna som görs att fyra interrelaterade områden, tre satsningar och ett förhållningssätt, som vi skulle vilja se lyfts in i slutprodukten. Dessa är:

2.1 Isbrytning

Den absolut största bristen i sammanhanget menar vi är att planen inte tar höjd för att säkerställa tillgänglighet till befintlig sjöfartsinfrastruktur. I den nationella planen konstaterar man mycket riktigt att: *"För att en mer omfattande överflyttning av gods från väg till sjö ska ske krävs åtgärder som ligger utanför den nationella planen, bland annat styrmedel."* FSS menar att finansieringen av isbrytningen bör läggas i planen för att öka möjligheten att använda sjöfarten i högre utsträckning – året om och såväl i isfria som isutsatta vatten. Att befintlig infrastruktur kan användas året om och oavsett om det handlar om nedriven kontaktledning, solkurvor på spåren, översvämmande väg, raserad dito eller infrastruktur som är istäckt. Att de norrländska hamnarna är tillgängliga året runt är av stor vikt för svensk basindustri och svensk export. Denna näring, som har ett avstånds- och kostnadshandikapp¹ jämfört med konkurrenter till de stora marknaderna, är känslig för

¹ Kostnadshandikapp uppstår bl a av tuffare miljökrav såsom SECA .

transportkostnader då dess andel är långt mer omfattande än vad gäller ex vis (ofta uppåt 30% jämfört med några få procent för mer konsumentnära produkter). Kostnadseffektiva transporter är därför avgörande för exporten och arbetstillfällena inte minst i denna del av Sverige. Basindustrins produkter är ofta väl lämpat för transport med sjöfart då det inte är tidskritiskt och dessutom ofta tungt och skrymmande gods.

Idag betalar handelssjöfarten solidariskt för isbrytningen. Basen för detta är inte geografisk utan att trafikslaget flyter. Den absoluta majoriteten av fartygen har ingen nytta av att farlederna i norr hålls tillgängliga. En lastbil eller ett tåg som går till/från ex vis Luleå hamn har däremot stor nytta av att farleden hålls uppe. Att fartyget i söder men inte lastbilen i norr ska betala för isbrytningen blir därför märkligt. Det är viktigt att hamnarna hålls tillgängliga men detta bör finansieras över statsbudgeten och rimligen läggas in i statens budget.

Sjöfartsverket behöver skaffa nya isbrytare under planperioden och vi menar att såväl den investeringen som driften av isbrytningen (ca 250 miljoner kronor per år) borde inrymmas i planen. Anskaffandet av isbrytare, som beräknas vara i drift 50 år, skulle uppgå till ca en procent av planens medel och driften av isbrytare skulle uppgå, sammanlagt för de 12 åren, till ca 0,4% av budgeten.

Även om det är tydligt i Sjöfartsverkets nyligen släppta rapport "Isbrytare 2020" att man är medveten om att en finansiering av isbrytarna inom nationell plan inte ligger inom uppdraget så är man lika tydlig med att så vore lämpligt. FSS menar att uppdragets formella lydelse bör vara av mindre intresse än att skapa förutsättningar för att nå de näringspolitiska, transportpolitiska, och miljöpolitiska målen varför det vore fullständigt naturligt att låta investeringen i isbrytarflottan och driften av densamma

Precis som Sjöfartsverket noterar i isbrytarrapporten är man "ett affärsverk, vilket innebär att alla ökade kostnader till största delen kommer att finansieras via ökade eller nya avgifter för handelssjöfarten. Det är dock önskvärt att handelssjöfarten inte påverkas negativt av det aktuella finansieringsvalet. SjöV har krav på bl.a. avkastning och rätt avgiftsnivåer. En lånefinansierad anskaffning skulle innebära en kraftig ökning av handelssjöfartens avgifter mellan åren 2017 – 2070, vilket i sin tur eventuellt skulle komma att påverka både sjönärings- och svensk import- och exportnärings konkurrenskraft negativt."

Mot denna bakgrund är det, av närings-, transport-, och miljöpolitiska orsaker helt nödvändigt att investering i och drift av isbrytarverksamheten belastar statsbudgeten – en satsning som under 12-årsperioden skulle motsvara ca 1,4% av planens budget inklusive investering och drift. Investeringen genererar därefter nytta i ytterligare ca 40 år.

2.2 Göteborgs Hamn

En stor enskild satsning som inte ligger med i planen av olika skäl är säkerställandet av farleden till Göteborgs Hamn. Att satsningen inte är med är något som FSS menar bör rättas till. Den logistiska effektiviteten för näringslivet i Sverige, men också i Norge och Finland, har många grundpelare, en hamn med direktanlop av de stora containerfartygen är en av dessa pelare. Det internationella signalvärdet av en sådan satsning i planen, oavsett när den

föreslås genomföras, skulle vara viktigt även i närtid för industrins och landets konkurrenskraft.

2.3 Fol-satsningar

I den nationella planen föreslås att 8 miljarder sätts av till forskning under planperioden. Som andel av planens omfattning är satsningen blygsam. Lite drygt 1% föreslås alltså satsas på forskning samtidigt som problemen ur ett hållbarhetsperspektiv är gigantiska. Det är en märkligt blygsam satsning. Sjöfarten har i den statliga tilldelningen av forskningsmedel behandlats ytterst styvmoderligt. I en nyligen framtagen rapport visas att de statliga insatserna till sjöfartsforskningen i Sverige ligger långt efter våra nordiska grannländer. Innan halvtid i planen (år 2023) menar Svensk Sjöfart att forskningsinsatsen bör ha stigit från dagens 50-60 miljoner kronor till minst 200 miljoner kronor. Svensk Sjöfart vill i en sådan satsning se att såväl akademisk forskning på området stärks som att utveckling och demonstrationer som har kortare tid till marknaden fokuseras. Ett bra exempel härvidlag är innovationsupphandlingen av elvägar. Detta tänk kan breddas till systemet och de andra trafikslagen.

2.4 Fyrstegsprincipen

Trafikverket har ett inte okomplicerat förhållningssätt till fyrstegsprincipens första två steg. Det beror dels på uppdraget där sektorsansvaret inte är tydligt. Det beror också på historiken och inte minst att en stor del av medlen i den nationella planen redan är bundna. De första båda stegen är dock viktiga för att peka ut riktningen och för att vara resurseffektiv i strävan mot det hållbara och tillgängliga samhället.

Även om en plan de facto är investeringstung är det tydligt, inte minst genom internationella erfarenheter, att infrastrukturinvesteringar i regel inte löser de långsiktiga problemen med bl a tilltagande trängsel.

Planen löser inte, och har kanske inte heller till huvuduppgift att lösa, det mål Sverige har om att bli den första fossiloberoende välfärdsstaten eller de ambitiösa målen om att minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn med 70 procent till 2030. Vad Sverige behöver är kanske inte en ny Nationell Plan vart fjärde år utan en parlamentarisk överenskommelse om en generalplan för svensk infrastruktur och hur transportsystemets resurser bör användas för att hantera miljö- och klimatutmaningarna och förbättra svenskt näringslivs konkurrenskraft givet de kapacitets-, säkerhets- och samhällsekonomiska utmaningar vi står inför.

Fyrstegsprincipens komplexitet kan belysas genom ett exempel som, även om det inte ligger inom den nationella planen, är en förutsättning för infrastrukturens användande och de politiska målen: Sjöfartens förutsättningar att bidra till att nå de politiska målen har, efter att alliansregeringens tillsatta "sjöfartsmiljard" inte förlängts, minskat. Kostnaden för sjöfarten har ökat betydligt och grunden till står att finna i Sjöfartsverkets ekonomi. Utan ett ägartillskott till Sjöfartsverket för att de ska kunna minska avgiftsuttaget från sjöfarten kommer hållbarhetsmålen att bli än svårare att nå. Ett sådant tillskott ligger alltså inte inom

planen men det ligger inom fyrstegsprincipen eftersom det är en grund för hur samhällets infrastruktur och transportresurser kan användas.

3 Sammanfattande förslag

FSS menar att Trafikverkets förslag till Nationell plan i huvudsak är bra och väl genomtänkt utifrån de givna förutsättningarna. Frågan är dock om förutsättningarna speglar den samhällspolitiska ambitionen om transportsystemets utveckling, landets konkurrenskraft och det hållbara samhället.

FSS oroas över att planen inte tar höjd för att säkerställa att sjöfartens möjligheter att avlasta landinfrastrukturen tillvaratas. År 2030 ska utsläppen av växthusgaser ha minskat med 70%, Sverige ska bli en fossilberoende välfärdsstat, 2030/2050 ska 30%/50% av de långväga transportererna ha flyttats från väg till järnväg och sjöfart. Dessa mål rimmar inte helt med planen. FSS har därför två konkreta förslag för att närma sig ovanstående mål som ligger inom fyrstegsprincipens övergripande tänk om att använda samhällsresurserna på ett effektivt sätt för att nå de transport-, närings- och miljö/klimatpolitiska målen.:

1. Kostnaderna för att använda sjöfart måste bli relativt sett lägre. Det är därför mycket viktigt att isbrytarnas fasta och löpande kostnader belastar statsbudgeten och inte rederier/transportköpare.
2. Öka satsningen på kunskapsutveckling och implementering av mer hållbara möjligheter att lösa det framtida behovet av transporter.

Om alla önskemål som FSS har (de förslag som Trafikverket redan tagit med, farledsinvesteringar i Göteborg, investering i isbrytare och drift av desamma samt nära nog en fyrdubbling av FoU-investeringarna riktade mot sjöfart) skulle inkluderas i planen skulle sjöfartens andel av planen komma att uppgå till ca 3%! FSS menar att de politiska ambitionerna kräver denna satsning.

Göteborg den 29:e november 2017

Föreningen Svensk Sjöfart



Rikard Engström
VD