

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissyttrande

Diarienummer: I2021/02884

Stockholm 2022-02-21

Remissvar Svensk Sjöfart – Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser över 30 miljoner passagerare med färjor till och från Sverige.

Föreningen Svensk Sjöfart har tagit del av det remitterade förslaget till nationell plan och vill särskilt framhålla följande synpunkter:

- *Planprocessen bör framgent kunna utvecklas, inte minst bör de transnationella och intermodala perspektiven kunna stärkas. Ett ännu mer trafikslagsövergripande perspektiv är eftersträvansvärt. Teknikutveckling, digitalisering och klimatomställning gör dessutom att synen på vad som utgör infrastruktur inte kan vara statisk och måste utvecklas över tid. Lika trafikslag behöver också olika typer av infrastruktur, vid olika tidpunkter. Framgent finns därför anledning att se över vad som bör kunna inrymmas i en nationell plan.*
- *Svensk Sjöfart tillstyrker de föreslagna åtgärder inom sjöfartsområdet som föreslås i planen, samt de åtgärder som Trafikverket pekar på bör utredas vidare med kopplingar till sjöfartsområdet.*

- *Svensk Sjöfart menar att det är angeläget med besked kring när en ersättning av de befintliga isbrytarna är tilltänkt att ske och framförallt hur en sådan investering i och drift av nya isbrytare ska finansieras. Svensk Sjöfart förordar att såväl drift som investering i nya isbrytare ska finansieras genom anslag och inte över avgifter och att besked kring finansieringen lämnas i eller parallellt med beslut om nationell plan.*

Övergripande synpunkter

Svensk Sjöfart delar i grunden de mål som finns för utvecklingen av den nationella transportinfrastrukturen. En fortsatt utveckling av den svenska infrastrukturen är synnerligen angeläget såväl för att stärka konkurrenskraften för det svenska näringslivet som för att möta samhällets behov av person- och godstransporter. Ovan på detta kommer de behov som finns inom infrastrukturområdet för att möjliggöra klimatomställningen- både i form av utveckling av den befintliga infrastrukturen och i form av ny transportinfrastruktur.

Även om den sammanlagda ramen för statens infrastruktursatsningar ökas i den föreslagna planen är de ekonomiska ramarna inte tillräckliga för att möta behoven inom infrastrukturområdet eller för den delen för att genomföra de åtgärder som krävs för att möta de politiska ambitionerna och målen inom området. Ur ett övergripande infrastrukturperspektiv är det även oroväckande att de medel som föreslås för underhållsinsatser alltså är för små för att möta det underhållsberg som finns. Att bryta trenden i detta avseende är viktigt inte enbart för att värna tidigare investeringar i den svenska infrastrukturen, ett fungerande transportsystem såväl som för att säkerställa att Sverige inte inför nästa planperiod går in i denna med ännu större behov av åtgärder för att underhålla infrastrukturen.

Även om en långsiktighet vad avser infrastrukturinvesteringar är oerhört viktig blir det påfallande tydligt att infrastrukturplaneringen är en trögrörlig process där åtgärder som kan bidra till mål som klimatomställning och överflyttning av gods tidvis kan vara svåra att prioritera framför tidigare beslutade åtgärder. Den föreslagna planen innehåller också förhållandevis få nya objekt. Likt tidigare infrastrukturplaner är förslaget dessutom baktungt, genom att en stor del av de allokerade medlen är in-tecknade genom redan tidigare beslutade åtgärder.

Noterbart är dessutom att ett fåtal större objekt blir helt dominerande i diskussionerna både under planeringsprocessen och ekonomiskt i själva planen. Framgent borde det mot denna bakgrund övervägas om formerna för planeringen bör utvecklas, samt om det vore mer lämpligt att hantera vissa ekonomiskt mycket omfattande objekt utanför eller i ett parallellt spår till planen eftersom dessa är av sådan omfattning att de enskilt kan omkullkasta väsentliga delar av planen. På motsvarande sätt är det viktigt att i planarbetet värna de relativt små satsningarna med en hög samhällsnytta, exempelvis förslagen på trimnings- och optimeringsåtgärder, vilka generellt har stor effekt i transportsystemet. Att denna typ av åtgärder inte trängs undan av andra åtgärder är centralt.

Svensk Sjöfart menar vidare att de nu föreslagna åtgärderna inte på ett adekvat sätt fångar upp det transnationella, såväl som de multi/intermodala perspektiven. Sverige är sedan många år en medlem av Europeiska unionen och planens koppling till de gränsöverskridande transporterna och

transportbehoven är svag. Det är dessutom svårt att se hur den svenska planeringen ”jackar in i” och utgör en integrerad del av planeringen kopplad till de transeuropeiska nätverken och de satsningar som genomförs eller finansieras inom ramen för EU. Vidare är det oklart om Trafikverket i planarbetet beaktat exempelvis passagerarflöden till sjöss i gränsöverskridande trafik. Trots att passagerarvolymerna i internationell trafik till sjöss ett normalt år är lika stora (ca 30 miljoner) som antalet passagerare som reser med SJ nämns dessa flöden knappt alls. Ett annat exempel är att man får leta med ljus och lykta i det remitterade materialet för att förstå att det finns ett betydande resande (och godstransporter) till sjöss mellan Sverige och Finland. Persontrafiken behandlas övergripande och där denna nämns är det med en referens till den sjötrafik som sker företrädesvis sommartid med kryssningsfartyg till svenska hamnar, men man nämner överhuvudtaget inte den omfattande persontrafik som sker löpande under hela året och till ett stort antal hamnar i Sverige med färjor. Svensk Sjöfart menar således att det är en brist att sjöfartsinfrastrukturen som är helt avgörande för Sveriges förbindelser med omvärlden är något som Trafikverket endast förefaller ha beaktat i förbigående. Framgent hoppas Svensk Sjöfart att planprocessen på ett betydligt bättre sätt kan inkludera de transnationella förbindelserna både för gods och passagerare också till sjöss. Det senare torde dessutom vara av stor betydelse inte minst för att möta det uttalade målet om en överflyttning av gods från land till sjö. Inom sjöfarten finns ledig kapacitet i hamnar, farleder och i fartygen men det måste vara möjligt att enkelt ta gods till och från hamnar och att underlätta omlastning mellan trafikslagen för att fullt ut realisera potentialen.

Särskilt om föreslagna sjöfartsinvesteringar

Svensk Sjöfart anser, även om det finns delar av planprocessen som bör utvecklas, att det finns ett stort värde av att statens investeringar i infrastruktur beskrivs i ett samlat sammanhang och utifrån ett helhetsperspektiv.

De konkreta satsningarna inom sjöfartsområdet i planen är få, men viktiga för utvecklingen av infrastrukturen för sjöfarten inom men också till och från Sverige. Svensk Sjöfart tillstyrker mot denna bakgrund de förslag till åtgärder inom sjöfartsområdet som föreslås i planen, särskilt:

- Investeringarna i för att kunna ta emot större fartyg som görs genom anpassningar av farleden till Luleå hamn.
- utvecklingen av farleden in till Göteborgs hamn (Skandiaporten),
- investeringarna i slussarna i Trollhättan,
- förbättring av farleden mellan Landsort och Södertälje, samt
- ombyggda slussar i Södertälje och farleden in i Mälaren

Utöver ovanstående finns i planen dessutom ett antal åtgärder som är av särskilt stor betydelse för intermodalitet och för transporter till och från hamnar, även dessa är naturligtvis minst lika viktiga för att utveckla transportinfrastrukturen och förbättra möjligheterna att använda sjöfart. Att tidigare föreslagna investeringar nu fullföljs är dessutom viktigt både med hänsyn till de långa ledtider som finns för genomförande av infrastrukturinvesteringar och för att näringslivet ska ges möjlighet till långsiktig planering. I sammanhanget måste det dock konstateras att investeringarna inom sjöfartsområdet utgör en högst begränsad del av de samlade infrastrukturinvesteringarna. Sett till de

åtgärder som kategoriseras som utveckling av transportsystemet så uppgår sjöfartens andel till 2,4 % och för planen som helhet till knappt 1,5%. Även om infrastrukturen för de olika trafikslagen ser olika ut och är olika kostsam så torde det finnas möjlighet att på sikt öka både de direkta sjöfartsinvesteringar och de investeringar som är centrala för att möjliggöra sjötransporter.

Med hänsyn till klimatomställningen och digitaliseringen kan det dessutom behöva övervägas vad som utgör en infrastrukturåtgärd. Frågan är särskilt relevant ifråga om isbrytarna där en sådan investering inte av Trafikverket ansetts kunna inkluderas, men även ur andra perspektiv uppstår gränsdragningar. Tydliga exempel är elektrifiering och digitalisering av transportsystemet, där det är helt uppenbart att vad som utgör nödvändig infrastruktur varierar över tid. För sjöfartens del kan detta exemplifieras med övergångarna från telegrafi, till VHF, till satellitkommunikation. Vart och ett av dessa kommunikationssystem kräver sin egen infrastruktur för att fungera. Ett annat exempel är elektrifieringen, där järnvägen i princip helt och hållet elektrifierats och där det idag knappast ifrågasätts att ledningarna nödvändiga för detta är en del av infrastrukturen. Även om det kanske inte är luftledningarna som kommer att bli nödvändiga för andra trafikslag så krävs på motsvarande sätt en lämplig infrastruktur för att möjliggöra omställning. För sjöfartens del utgör ex. infrastruktur för alternativa bränslen och elanslutningar både vad avser landström i hamn och för laddning för drift en viktig förutsättning för att möjliggöra omställningen. På sikt behövs därför ett mer dynamiskt synsätt kring vad som utgör nödvändig infrastruktur för olika trafikslag. Dessutom kanske gränserna mellan olika infrastrukturområden, så som transport- och el-infrastruktur suddas ut.

Trafikverket redovisar, utöver de satsningar inom sjöfartsområdet som anges ovan, ett antal områden för fortsatt utredning för att adressera brister i transportsystemets funktion, däribland vad som benämns som ”digitalisering av sjöfart”. Svensk Sjöfart menar att i likhet med infrastruktur för el och alternativa bränslen är digitaliseringen en central del för morgondagens sjöfart. Den digitala infrastrukturen har potentialen att öka säkerheten och transporteffektivitet, samtidigt som det rätt utnyttjat också kan bidra till att minska klimatpåverkan. Att inkludera denna typ av åtgärder är dessutom viktigt för att effektivt kunna tillämpa fyrstegsprincipen. Exempelvis skulle digitalisering av en farled kunna vara ett sätt att med ökad säkerhet minska behovet av fysiska åtgärder i själva farleden, eller för den delen av lots ombord. Digitalisering utgör dessutom ett viktigt redskap för att knyta ihop och effektivisera hela transportkedjan genom att underlätta informationsdelning inom och mellan trafikslag. För att kunna utnyttja denna potential fullt ut är det avgörande att synen på vad som utgör en infrastrukturåtgärd breddas och anpassas både i förhållande till de olika trafikslagens behov och i förhållande till den tekniska utvecklingen. Svensk Sjöfart delar därför bedömningen att ett utökat digitalt tekniskt stöd kan öppna upp för bättre utnyttjande av sjöfartens infrastruktur, högre sjösäkerhet, bättre arbetsmiljö ombord, men också för att koppla ihop transporter inom hela transportkedjan.

Särskilt om isbrytare

Den för sjöfarten viktigaste åtgärden, dvs. investeringar i och drift av nya isbrytare, saknas i förslaget till nationell plan. Att denna för sjöfarten viktiga infrastruktur inte behandlats inom ramen för arbetet med den nationella planen anser Svensk Sjöfart är ytterst olyckligt och visar på ett fragmenterat

synsätt vad avser det svenska transportsystemet. Ett helhetsperspektiv i dessa delar hade varit både önskvärt och mer effektivt än den fragmentering och begränsade syn på infrastrukturbehov för olika trafikslag som nu framskymtar. Isbrytare, och driften av de samma utgör, på samma sätt som snöröjning på landsidan en förutsättning för att trafik ska kunna bedrivas i hela landet under hela året. En fungerande isbrytning är därför helt avgörande för att säkerställa såväl tillgängligheten till en stor del av Sverige, året om.

I och med att frågan om isbrytarna lämnas utanför förslaget till nationell plan finns en oklarhet kring huruvida en investering i nya isbrytare ska ske och kanske framförallt hur detta i så fall ska finansieras – via anslag eller avgifter? Utan ett tydligt besked i denna avgörande fråga saknas även möjligheter för den ansvariga myndigheten att genomföra investeringen. Även om det i sammanhanget är positivt att regeringen i budgetpropositionen för 2022 angivit att Sjöfartsverkets investeringsplan inkluderar ”/...investeringar för att förnya delar av isbrytarflottan.” framgår av planen enbart de medel som krävs för att genomföra det nu pågående arbetet med en förstudie och därigenom att förbereda en kommande upphandling.

Svensk Sjöfart menar att det är ytterst angeläget med tydliga besked kring att de befintliga isbrytarna ska ersättas, samt hur investering i och drift av dessa ska finansieras. I frågan om finansieringen är Svensk Sjöfart av den bestämda uppfattningen att såväl drift som investering i nya isbrytare med nödvändighet måste ske med anslagsmedel. Att finansiera dessa kostnader genom avgiftsmedel är inte en acceptabel lösning och skulle innebära en oacceptabel pålaga på sjöfarten. Utöver att effektivt sätta stopp för alla ambitioner om att få tillstånd en överflyttning av gods från land till sjöss skulle det märkbart öka kostnaderna för svenska produkter på centrala exportmarknader oavsett var dessa skeppas ut eftersom nuvarande avgiftssystem fördelar kostnaderna för isbrytning på hela avgiftskollektivet.

Med hänsyn till frågans betydelse inte minst med hänsyn till de omfattande industriinvesteringar som sker i norra Sverige, samt av svenska rederier för att möta industrins kommande transportbehov är det ytterst angeläget att besked i frågan lämnas så snart som möjligt. Svensk Sjöfart förordar med hänsyn till behovet av att få en helhetsbild kring hur regeringen ser på utvecklingen av den nationella infrastrukturen, att ett sådant besked lämnas i eller parallellt med beslutet kring nationell plan.

Stockholm som ovan,

För Föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson