

RAPPORT

Fem år av samordning

Redovisning av regeringsuppdraget
Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Fem år av samordning - Redovisning av regeringsuppdraget
Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart

Författare: Björn Garberg

Dokumentdatum: 2024-06-27

Ärendenummer: TRV 2018/93261

Kontaktperson: Björn Garberg

Publikationsnummer: 2024:095

ISBN 978-91-8045-317-2

Foto: Sjöfartsverket

Sammanfattning

Att flytta gods från väg till sjöfart har länge varit en bred politisk ambition, såväl i Sverige som inom EU. Sjöfarten kan, rätt utnyttjad, avlasta landinfrastrukturen, minska slitaget på vägar och järnvägar, öka energieffektiviteten och sänka utsläppen i transportkedjan.

I augusti 2018 fick Trafikverket i uppdrag att tillsätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart. Det huvudsakliga syftet med uppdraget var att främja den inrikes sjöfarten och närsjöfarten och att verka för att mer gods transporteras med sjöfart. Mycket har hänt i uppdraget och det har också tillkommit nya insikter.

Handlingsplanen

Det har genomförts många förbättringsåtgärder, inte minst genom den handlingsplan som togs fram tidigt i uppdraget. Flera myndigheter har bidragit till att planen nu är helt genomförd. Handlingsplanen ska ses som en helhet som sammantaget har bidragit till att förutsättningarna för överflyttning faktiskt förbättrats. Den har också lett till flera följdåtgärder, varav några fortfarande pågår. Att utvärdera effekterna av handlingsplanen är emellertid komplext och bör göras först när de nya förutsättningarna har gällt under ett antal år.

Nya linjer

Flera nya sjöfartslinjer som flyttat gods från väg till sjöfart har startat under uppdraget, men få av de nya linjerna har varit av bestående karaktär och några har också avvecklats. Nya volymer tar lång tid att bygga upp och det krävs ekonomisk uthållighet från rederiernas sida för att etablera nya sjötransportupplägg. Det krävs också transportköpare som vågar prova nya transportupplägg för att linjerna ska kunna bestå. Skräddarsydda bulktransporter för enskilda varuägare eller ett fåtal transportköpare förefaller vara en lägre hängande frukt jämfört med intermodala container- och ro-ro-transporter med många olika transportköpare.

Inre vattenvägar

Många åtgärder och initiativ har varit riktade mot godstransporter på de inre vattenvägarna i Väner och Mälaren. Trots det har trafiken ännu inte ökat. Förutsättningarna är i princip oförändrade jämfört med när uppdraget startade. Det har exempelvis inte gjorts några anpassningar vare sig i lotsningsföreskrifterna eller i avgifterna. Det är inte den enda anledningen till den blygsamma utvecklingstakten, men en starkt bidragande orsak.

Lots- och farledsavgifterna har en särskild påverkan på trafiken på de inre vattenvägarna. Den mest träffsäkra åtgärden för att underlätta för ny trafik på inre

vattenvägar är sannolikt att utforma mer ändamålsenliga avgifter. Även tillgängligheten till lots är en kritisk faktor.

Sjöfarten och omvärlden

Pandemin, stoppet i Suezkanalen och kriget i Ukraina har på olika sätt påverkat både sjöfarten och uppdraget. Dessa och andra stora världshändelser har ruskat om i transportkedjorna i grunden och skapat en ny verklighet för sjöfarten och transportköparna. Till det ska läggas andra faktorer, som exempelvis den alltmer uttalade bristen på lastbilschaufförer. Drivkrafterna för att använda inrikes sjöfart och närsjöfart har därmed tillförts nya perspektiv. Redundans, resiliens samt civil och militär varuförsörjning blir allt viktigare. Den inrikes sjöfarten och närsjöfarten kan komma att få en allt viktigare roll med den förändrade omvärldsbilden.

Nyttorna med överflyttning är långsiktiga

Med ökande godstransporter ökar belastningen på transportsystemet. Kapaciteten på vägar och järnvägar är begränsad samtidigt som energieffektivitet och grön omställning blir allt viktigare. Även underhållsbehovet i landtransportsystemet påverkas av den ökande trafiken. De olika trafikslagen behöver användas så smart som möjligt för att bygga ett mer hållbart och tillförlitligt transportsystem för framtiden.

Att öka användandet av sjöfarten är ett av flera sätt att möta dessa utmaningar. Möjligheten att använda sjöfarten för att avlasta järnvägssystemet och för att hantera framtida godsvolymer bör särskilt understrykas. Det förutsätter att transportköparna ser tydliga nyttor med en sådan omfördelning. Även de mer långsiktiga effekterna behöver då vägas in.

Hållbara och tillförlitliga godstransporter är målet

Att åstadkomma en bred överflyttning till sjöfart kräver sannolikt ett politiskt helhetsgrepp som omfattar samtliga trafikslag. Men överflyttningen kan också ske stegvis och mer försiktigt, på det sätt som samordningsuppdraget har bedrivits: att genom dialog och samverkan synliggöra sjöfarten, bidra med information och kunskap och därmed också till beslutsfattandet. Det har visserligen inte lett till någon omfattande överflyttning ännu, men det har tagits successiva steg i den riktningen. Kompletterande punktsatser, som exempelvis lättnader i sjöfartens avgifter, hade kunnat stimulera processen.

Överflyttning är komplext och begreppet bör användas med viss eftertanke. Målet är inte överflyttningen i sig, utan att skapa hållbara och tillförlitliga godstransporter där de olika trafikslagen kompletterar varandra. Ett ökat utnyttjande av sjöfarten är ett viktigt medel för att nå det målet.

Innehåll

Sammanfattning	3
Inledning	8
Grunduppdraget	8
Tilläggsuppdragen	9
Rapportens innehåll och inriktning.....	9
Samordningsuppdraget – en kort resumé.....	10
Ökat fokus och intresse för sjöfart	10
Nya tider – nya samarbetsformer.....	10
Ekobonus – en lägereld att samlas kring	10
Den gröna omställningen allt viktigare	11
Nya linjer har startat men få har bestått	12
Covids påverkan på uppdraget.....	12
Dialogen – en bärande del i uppdraget.....	12
Handlingsplanen har bidragit till förbättringar.....	13
Trubbiga verktyg gör det svårt att mäta överflyttningen	13
Inrikes sjöfart – var står vi idag?.....	14
Begrepp.....	14
Trafiken på de inre vattenvägarna	14
Inlandssjöfarten - liten i Sverige men stor i Europa	15
Svenska och europeiska regelverk för inlandssjöfart	16
Krav på lots den avgörande skillnaden	16
Vad är alternativen?	17
Kajer och omlastningsplatser på inre vattenvägar	17
Komplexa ägarstrukturer försvårar utvecklingen av urbana kajer.....	18
Transportbehovet grunden för urbana kajlägen	18
Kartverktyg synliggör möjligheterna	19
Närsjöfartens betydelse ökar	20
Behovet av redundans blir allt större	20
Handeln på Östersjön ökar	20
Utvecklingen i norra Sverige förstärker trenden.....	21
Säkerhetsläget förstärker närsjöfartens strategiska betydelse	21

Chaufförsbrist skapar osäkerheter i varuförsörjningskedjorna	22
Ökande behov av godstransporter ökar behovet av avlastning.....	22
Nya godstyper – nya möjligheter	23
Energieffektivitet centralt i den gröna omställningen	24
Transportköparna är nyckelaktörer	25
Två geografiska områden – olika förutsättningar	25
Ökat behov av resiliens och redundans	25
Framtida godsvolymer och godsflöden	26
Kostnadseffektivitet kontra hållbarhet	26
Försiktig nyfikenhet kring branschsamverkan	27
Pandemins påverkan och speditörernas roll	27
Många åtgärder har genomförts.....	28
Alternativa avgifter.....	28
Kunskapshöjande insatser	28
Stärkt samarbete med europeiska organisationer.....	28
Förbättrade farleder på nya inre vattenvägar	28
Isbrytarassistans för inlandssjöfart.....	29
Nya rutiner för transporter av byggmassor.....	29
Extra fokus på miljöprövningen.....	29
Tillförlitlighet en förutsättning	30
Arbetet med gröna sjöfartskorridorer fortskrider	31
Inledande kartläggning	31
Fler partnerskap på plats	32
Andra pågående initiativ	33
Från partnerskap till genomförande	33
En handlingsplan ska visa vägen.....	33
Avslutande reflexioner och lärdomar	34
Olika faktorer påverkar nyttorna	34
Bredare perspektiv nödvändigt	34
Överflyttning – ett medel och inte ett mål.....	34
Planeringshorisonterna är olika	35
Bulktransporter i skymundan	35
Oförändrad status för inlandssjöfarten	36

Vänern och Mälaren fortsatt underutnyttjade	36
Sjöfartens gröna omställning allt viktigare.....	37
Händelser i omvärlden har påverkat uppdraget	37
Hur har det gått med överflyttningen?.....	38
Vägval för framtiden	38
Referenslista.....	39
Bilaga 1: Handlingsplanen.....	43
Bilaga 2: Svenska och europeiska regelverk	56
Bilaga 3: Nya sjöfartslinjer – några exempel.....	61

Inledning

Uppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart gavs till Trafikverket i augusti 2018.¹ Det var en av flera insatser som den dåvarande regeringen initierade i anslutning till den nationella godstransportstrategin som presenterades i juni samma år. Ett av strategins huvudsyften var att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Att ge Trafikverket ett långsiktigt samordningsuppdrag var en del av det arbetet.

Uppdraget påbörjades i februari 2019 och skulle ursprungligen ha avslutats den 30 juni 2024. I mars 2024 förlängde emellertid regeringen uppdraget i de delar som fokuserar på sjöfartens omställning och ökad överflyttning till sjöfart. Uppdraget ska nu slutredovisas den 30 juni 2027.

Denna redovisning avser arbetet med uppdraget perioden 2019 – 2024.

Grunduppdraget

Det huvudsakliga syftet med uppdraget var att:

1. främja inrikes sjöfart och närsjöfart
2. förbättra förutsättningarna för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart.

I uppdraget ingick en rad främjande insatser, men det fanns också tydliga leveranser. Samordnaren skulle bland annat initiera och främja samverkan mellan aktörerna, ha en kunskapsspridande funktion och tillhandahålla ett forum för dialog. Dessutom skulle samordnaren ta fram en handlingsplan och analysera hur omlastningsplatser på inre vattenvägar kan utvecklas.

Handlingsplanen presenterades i maj 2019² och analysen i december samma år.³ Genomförandet av åtgärderna i handlingsplanen har pågått under hela samordningsuppdraget.

¹ Regeringsbeslut N2018/04482/TS. *Uppdrag att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart.*

I den följande texten är uppdraget benämnt som "samordningsuppdraget".

² Pia Berglund, *Handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart*, Trafikverket, 2019.

³ Pia Berglund, *Analys av torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar. Uppdrag inom ramen regeringsuppdraget Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart*, Trafikverket, 2019.

Tilläggsuppdragen

Utöver grunduppdraget har det gjorts ett flertal ändringar och tillägg i uppdraget:

1. Uppdrag om hamnar och hamnarnas avgifter
Uppdraget redovisades till regeringskansliet i september 2021.⁴
2. Uppdrag om miljöincitament och gröna sjöfartskorridorer
Uppdraget redovisades till regeringskansliet i oktober 2022.⁵
3. Fortsatt uppdrag om gröna sjöfartskorridorer
Uppdraget gavs till Trafikverket i augusti 2022 och pågår fortfarande.⁶

Rapportens innehåll och inriktning

De aktiviteter som genomförts i uppdraget har årligen rapporterats till regeringskansliet. Då har också statusen i handlingsplanen redovisats. Ambitionen med denna rapport är därför inte att beskriva insatserna i detalj. Syftet är istället att:

- ge en övergripande bild över var vi står idag jämfört med när uppdraget startade
- beskriva en tänkbar utveckling och vilken roll inrikes sjöfart och närsjöfart kan få i framtiden.

Förhoppningen är att genom en mer generell ansats skapa ett intresse och öka kunskapen om inrikes sjöfart och närsjöfart på en mer övergripande nivå. Beskrivningar, analyser och slutsatser baseras helt på vad som fångats upp i arbetet med uppdraget. Det kan därför finnas andra vinklingar som inte återspeglas i rapporten.

För en detaljerad beskrivning av vad som genomförts i regeringsuppdraget hänvisas till de årliga redovisningarna samt till redovisningarna av deluppdragen (se referenslista).

⁴ Pia Berglund och Gustav Andersson, *RAPPORT Tilläggsuppdrag hamnar*, Trafikverket, 2021.

⁵ Björn Garberg och Niklas Hammarkvist, *På kurs mot gröna sjöfartskorridorer*, Trafikverket, 2022.

⁶ Regeringsbeslut I2022/01617. *Ändring av uppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart.*

Samordningsuppdraget – en kort resumé

I detta avsnitt följer en kort sammanställning av uppdraget som helhet och vad det har bidragit till.

Ökat fokus och intresse för sjöfart

Intresset för sjöfarten har under uppdragets gång växt och uppmärksammats i större utsträckning än tidigare. Även svensk sjöfart som näring förefaller vara mer synlig än tidigare. Det allmänt ökande behovet av godstransporter, belastningen på landinfrastrukturen, klimatfrågan och ett generellt större medvetande om varuförsörjningskedjor är alla bidragande orsaker. Samordningsuppdraget har i det sammanhanget kunnat möta ett allmänt ökande behov av information och kunskap om sjöfart. Det gäller både myndigheter, politiken, näringslivet och allmänheten i stort.

Nya tider – nya samarbetsformer

Samverkan har varit en grundpelare i samordningsuppdraget. Det har skett både under informella former och mer organiserat. Ett exempel är samarbetet med aktörerna i Väner- och Mälardalen. Det började i båda fallen med högnivåmöten med de högsta cheferna för berörda organisationer och myndigheter. Det mynnade sedan ut i gemensamma arbetsgrupper, handlingsplaner, resultatkonferenser och samarbetsforum. Dessa har bestått och utvecklats under uppdragets gång. Organiserad och kontinuerlig samverkan ger möjlighet till delaktighet och samarbeten, samtidigt som det säkerställer att frågor inte glöms bort eller faller mellan stolarna. I arbetet deltar främst hamnar, kommuner, regioner och myndigheter. Tidigare har även rederier och transportköpare varit involverade.

Ekobonus – en lägereld att samlas kring

Ekobonus var ett styrmedel som infördes tidigt i samordningsuppdraget. Utlysningarna genomfördes i två omgångar, den första i slutet på 2018 och den andra i början på 2021. Redare kunde då ansöka om ekonomiskt stöd för uppstart av nya sjöfartslinjer som flyttar gods från väg till sjöfart.

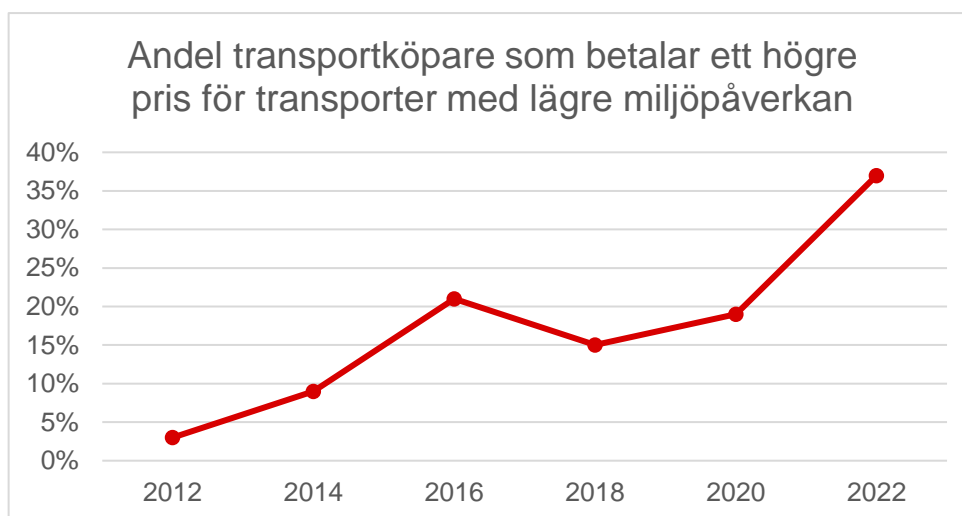
Med ekobonus kom inte bara ett ekonomiskt verktyg, det satte också fokus på frågan som sådan. Det bidrog till att överflyttning blev en alltmer inarbetad affärsmodell och en grogrund för nya idéer och samarbeten. Trafikverket blev också på ett konkret sätt involverade i faktiska transportupplägg och kunde följa uppstarten av nya linjer på nära håll.

Sammantaget resulterade ekobonus inte i några bestående linjer. Ett komprimerat förfarande, med kort ansökningsfönster och begränsade stödperioder bidrog till det bristfälliga utfallet. Dessutom sammanföll genomförandena av projekten med pandemin, vilket även det påverkade resultatet.⁷

Den gröna omställningen allt viktigare

En tydlig förändring sedan uppdraget startade är att miljö- och klimatfrågor har blivit allt mer framträdande. Det tidigare etablerade synsättet att sjöfarten alltid är ett miljövänligt transportsätt har blivit allt mer ifrågasatt. Att reducera utsläppen genom energieffektiva sjötransportlösningar är ett viktigt bidrag, men inte tillräckligt. För att vara ett attraktivt transportalternativ krävs också att sjöfarten ställer om till bränslen med låga miljö- och klimatutsläpp.

Trots det växande intresset är betalningsviljan fortsatt låg hos transportköparna. På senare år tycks den emellertid ha ökat något, se Figur 1. IVL följer tillsammans med Chalmers utvecklingen i den så kallade Transportinköparpanelen.⁸ Undersökningen indikerar att allt fler transportköpare betalar ett högre pris för transporter med lägre miljöpåverkan. Något av ett trendbrott inträffade 2022 då betydligt fler transportköpare än tidigare uppgav att de betalar mer för sådana transporter.



Figur 1. Andelen transportköpare som betalar ett högre pris för transporter med lägre miljöpåverkan har ökat med nästan 30 procentenheter från år 2012 till år 2022.⁹

⁷ Ulrika Rangli Eklund, *Ekobonus Utvärdering av stödperioden 2018 - 2022*, Trafikverket, 2023.

⁸ Linda Styhre och Dan Andersson, *Urval av enkätresultat till respondenter för 2022*, Transportinköpanelen, 2022.

⁹ Linda Styhre och Dan Andersson, *Urval av enkätresultat till respondenter för 2022*, Transportinköpanelen, 2022.

Nya linjer har startat men få har bestått

Det har under uppdraget startat en rad nya linjer med målet att flytta gods från väg till sjöfart, både med och utan stöd av ekobonus. Få av de nya linjerna har emellertid varit av bestående karaktär. Det speglar svårigheterna med att etablera sjöfartslinjer som uttalat konkurrerar med lastbilstrafiken. Marginalerna i branschen är små och konkurrensytorna skarpa. Förändringar medför ofta osäkerheter och risker, och transportköparna agerar med försiktighet.

Det tar lång tid att etablera nya sjötransportupplägg på marknaden. Det gäller i synnerhet om de riktar sig till många olika kunder, exempelvis containertrafik. Transportköparna vill oftast inte binda upp sig på långa avtal, utan föredrar att ”prova och se”. Rederierna får då själva stå för hela risken. Det ställer höga krav på ekonomisk uthållighet.

Covids påverkan på uppdraget

Ett år in i uppdraget bröt pandemin ut. Det ledde till stora störningar i varuförsörjningskedjorna som påverkade transportmarknaderna i grunden. Transportköparna blev mer försiktiga och obenägna att göra förändringar i sina transportupplägg. Funktionaliteten i befintliga transportupplägg prioriterades framför förändringar. Det i sin tur påverkade förutsättningarna för uppdraget och dess syfte att åstadkomma en överflyttning på bredare front.

Covid påverkade även uppdraget på andra sätt. De rese- och mötesrestriktioner som infördes medförde att all dialog och samverkan fick ske på distans. Det fungerade rent praktiskt, men hämmande dialogen. Pandemin innebar också att samordningsfunktionen blev en del av den krisorganisation som etablerades på Trafikverket. Resurser fick under en period läggas på annat än på det ursprungliga uppdraget.

Dialogen – en bärande del i uppdraget

En styrka i uppdraget har varit att det tydligt inkluderar dialog och samverkan med branschen. Dialoger har förts löpande, men också genom olika punktinsatser. I det inledande skedet genomfördes en hamnturné, där en stor mängd hamnar besöktes. I arbetet med ekobonus fördes en nära dialog med en rad rederier och andra aktörer. Dialogen breddades ytterligare i och med uppdraget om gröna sjöfartskorridorer. Då fördes diskussioner med såväl rederier, hamnar, transportköpare, bränsleproducenter och akademi. I en avslutande insats lades fokus på transportköparnas behov och förutsättningar.

Dialogen har också skett genom deltagande i seminarier och konferenser. Det har bidragit till att kunskap och information har fått god spridning och genomslagskraft.

Handlingsplanen har bidragit till förbättringar

Handlingsplanen togs fram tidigt i uppdraget och har löpt som en röd tråd genom hela genomförandet. Den omfattar totalt 62 åtgärder och involverar förutom Trafikverket även Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Boverket, Energimyndigheten, Vinnova och SKR.¹⁰ Handlingsplanen är nu helt slutförd, även om några av åtgärderna fortfarande pågår.

Ingen av åtgärderna i handlingsplanen har enskilt haft någon avgörande betydelse för överflyttningen. Som helhet har de däremot bidragit till att förutsättningarna för att flytta gods från väg till sjöfart har förbättrats.

Handlingsplanen som helhet finns redovisad i Bilaga 1.

Trubbiga verktyg gör det svårt att mäta överflyttningen

Det har skett en viss överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart under uppdraget, åtminstone i enskilda projekt. Den bilden bekräftas också av redovisningarna av ekobonus. Det saknas emellertid ett mer heltäckande underlag för att med säkerhet kunna säga om det skett någon överflyttning och i så fall hur stor.

Trafikanalys redovisar kvartalsvis hur det inrikes godstransportarbetet fördelar sig mellan trafikslagen. Det sker emellertid på en aggregerad nivå. Det är därmed svårt att utifrån den redovisade statistiken dra några direkta slutsatser om det skett någon överflyttning under perioden. Trafikanalys bedriver ett visst utvecklingsarbete med att följa trafikslagets fördelning av transportarbetet. För att i detalj kunna studera godstransportarbetets fördelning över tid behövs en mer högupplöst statistik och modellutveckling för studier av enskilda flöden.

¹⁰ Pia Berglund, *Handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart*, Trafikverket, 2019.

Inrikes sjöfart – var står vi idag?

Till den inrikes sjöfarten räknas både kustsjöfart och inlandssjöfart. Trafiken går både längs kusterna och på de inre vattenvägarna i och runt Väner och Mälaren. De inre vattenvägarna står för en förhållandevis låg andel av landets totala godstransportarbete, men har trots det en viktig funktion. De är också tydligt förknippade med inrikes sjöfart. Detta avsnitt fokuserar främst på denna trafik.

Begrepp

De olika begreppen kan förenklat beskrivas enligt följande:

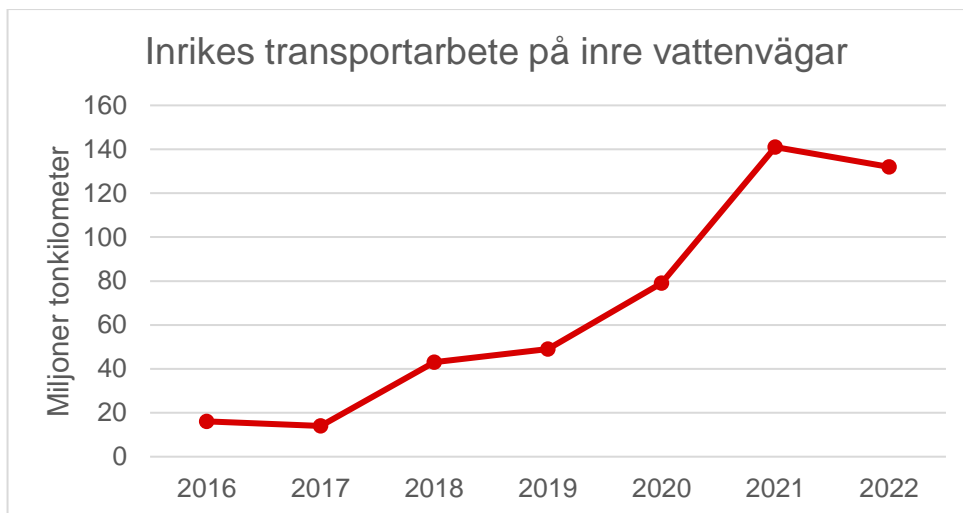
- **Kustsjöfart** avser transporter av gods med start- och målpunkt i Sverige och som inkluderar en eller flera kusthamnar. Fartygen är klassificerade för havsgående trafik men kan också trafikera inre vattenvägar om storleken medger det.
- **Närsjöfart** avser trafik mellan svenska hamnar och andra europeiska hamnar. Närsjöfart är uppbyggd i slingor och kan även ha inslag av kustsjöfart.
- **Inlandssjöfart** avser transporter av gods inom de områden som är klassificerade som inre vattenvägar. Fartygen är klassificerade för inlandssjöfart och får inte lämna de inre vattenvägarna utan dispens.
- **Trafik på inre vattenvägar** avser all trafik inom de inre vattenvägarna, det vill säga både med havsgående fartyg och med fartyg klassificerade för inre vattenvägar.

Trafiken på de inre vattenvägarna

Transporterna på de inre vattenvägarna har varit en prioriterad del i uppdraget. Trots det har trafiken inte tagit fart, vare sig med den klassificerade inlandssjöfarten eller med övrig sjöfart.

Sedan 2016 har godstransportarbetet inom de inre vattenvägarna visserligen ökat, åtminstone rent procentuellt, se Figur 2.¹¹ Ökningen sker emellertid från låga nivåer vilket bidrar till att ett enskilt projekt får stort genomslag i statistiken. I det här fallet är det främst transport av byggmassor i samband med projektet Förbifart Stockholm som slår igenom.

¹¹ Ökningen avser endast transporter av gods som både lastats och lossats i hamnar inom de inre vattenvägarna.



Figur 2. Godstransportarbetet inom de inre vattenvägarna i Sverige har ökat mellan åren 2016 och 2022.¹²

Inlandssjöfarten - liten i Sverige men stor i Europa

I Europa är inlandssjöfarten en viktig del i transportsystemet. I Sverige däremot har trafiken fortfarande svårt att etablera sig. En bidragande orsak är att de svenska förutsättningarna i vissa stycken är annorlunda jämfört med övriga Europa:

- Trängseln på det svenska vägnätet är inte av samma karaktär som i övriga Europa. Det minskar incitamenten för transportköparna att använda inlandssjöfarten.
- Lots- och farledsavgifter sätts i Sverige på samma grunder som för övrig sjöfart, samtidigt som de kommersiella förutsättningarna för inlandssjöfarten är annorlunda. I övriga Europa belastas inte inlandssjöfarten av den här typen av avgifter i samma utsträckning.
- Inlandssjöfarten i Sverige hanteras av traditionella hamnar och inte av särskilda inlandsterminaler, som ofta är fallet i övriga Europa. Inlandsterminalerna är specialiserade på inlandssjöfart och bygger sin huvudsakliga affär kring den.
- Inlandssjöfartsfartygen inte är byggda och klassificerade för att köras i is. Det innebär begränsningar vintertid.
- Vågförhållanden på de svenska inre vattenvägarna ställer generellt högre krav på inlandssjöfartsfartygen. Det minskar fördelarna för dessa fartyg jämfört med fartyg klassade för kustsjöfart.

¹² Henrik Petterson och Björn Tano, *Transportarbete i Sverige 2000–2022*, Trafikanalys, 2023.

- De potentiella godsvolymerna är betydligt mindre i Sverige jämfört med i Europa och kan heller inte transporteras gränsöverskridande.
- Marknaden i Sverige är omogen och inlandssjöfarten är fortfarande förhållandevis osynlig för transportköparna.

Sammantaget bidrar dessa faktorer till att det är svårare att starta reguljär trafik med inlandssjöfart i Sverige jämfört med andra europeiska länder.

Svenska och europeiska regelverk för inlandssjöfart

Regelverken har en stor betydelse för inlandssjöfarten i Sverige. Därför har det i uppdraget gjorts en översiktlig jämförelse av de svenska och europeiska reglerna för inlandssjöfart (åtgärd 57 i handlingsplanen). Jämförelsen omfattar de tekniska kraven på fartygen, utbildning, behörigheter, bemanning, lotsplikt, farledsavgifter, farledsstandarder och flodinformationssystem. Sammanställningen återfinns som helhet i Bilaga 2.

Krav på lots den avgörande skillnaden

Jämförelsen visar att det finns tydliga skillnader i regelverken mellan Sverige och övriga Europa. De kan emellertid inte anses vara ett generellt problem, utan är främst kopplat till regelverken för lotsplikt och lotsavgifter. Eventuella insatser bör därför riktas åt dessa.

I Sverige upprätthålls sjösäkerheten på de inre vattenvägarna genom lotsplikten. I övriga Europa finns inte samma krav, se Tabell 1. Istället tillämpas en grundutbildning som ger en allmän behörighet att framföra inlandssjöfartsfartyg på de inre vattenvägarna. Utöver det kan det krävas särskilda certifikat på vissa sträckor, exempelvis på Rhen och Elbe. Om inte befälhavarna har giltiga certifikat måste de antingen anlita lots eller ta in befälhavare som innehar de aktuella kompetensintygen. Det förekommer också krav på lots i områden där inlandssjöfarten blandas med havsgående sjöfart, så kallade ”mixed areas”.

Grundutbildningen bidrar till att det finns en stor arbetskraftsbas med behörig personal som kan användas i olika trafikområden och på olika fartyg allt efter behov. Rederierna är heller inte beroende av personliga och fartygsspecifika lotsdispenser för sin personal. Sammantaget innebär det att de ekonomiska tröskeleffekter som uppstår för att starta ny trafik i Sverige inte uppstår i övriga Europa.

Land/flod	Generella krav på lots
Belgien	Nej
Frankrike	Ja, i vissa områden
Italien	Nej
Nederländerna	Nej
Polen	Nej
Portugal	Nej
Rumänien	Nej
Tyskland	Nej
Donau	Nej
Elbe	Nej
Mosel	Nej
Rhen	Nej
Sverige	Ja

Tabell 1: Översiktlig jämförelse över krav på lots på Europas inre vattenvägar. Observera att floderna Donau, Elbe, Mosel och Rhen sträcker sig genom flera länder.

Vad är alternativen?

I princip skulle man kunna tänka sig ett liknande upplägg i Sverige som i övriga Europa, med utbildningar och certifikat riktade specifikt till inlandssjöfarten exempelvis på Väneren och Göta älv. Marknaden i Sverige är emellertid inte tillräckligt stor för att det ska vara genomförbart i praktiken. Rent hypotetiskt skulle den utbildning som finns i Europa även kunna ge en grundläggande behörighet att framföra inlandssjöfartsfartyg även i Sverige. Kunskapsnivån på de europeiska utbildningarna behöver i så fall analyseras närmare och jämföras med de kompetenskrav som ställs i Sverige. Ett annat alternativ vore att undersöka om lotsavgifterna skulle kunna utformas på ett annat sätt, i syfte att minska tröskeleffekterna för att starta ny trafik på de svenska inre vattenvägarna.

Kajer och omlastningsplatser på inre vattenvägar

En del i uppdraget har varit att analysera hur torrhamnar¹³ och omlastningsplatser på inre vattenvägar kan utvecklas för att öka sjöfarten. Med utgångspunkt från en

¹³ Enligt definitionen i SOU 2007:58, *Hamnstrategi - strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet*, är en torrhamn en plats, i regel inne i landet, dit transporter går direkt från kusthamnen och där tulldeklarering och annan godsadministration utförs som annars sker i hamnen.

inledande analys som redovisades i december 2019¹⁴ har det genomförts en rad efterföljande studier och forskningsprojekt som närmare undersökt behov och förutsättningar för omlastningsplatser på de inre vattenvägarna. I detta kapitel sammanfattas några av dess initiativ.

Komplexa ägarstrukturer försvårar utvecklingen av urbana kajer

SSPA har tillsammans med Göteborgs Universitet undersökt offentliga aktörers roll för den urbana sjöfarten.¹⁵ Det konstateras bland annat att det ofta saknas kajer i lämpliga lägen, det vill säga i områden som är lokaliserade nära avsändarna och mottagarna. För att stimulera den urbana sjöfarten behöver det därför byggas nya kajer och befintliga kajer behöver rustas upp. Det medför stora kostnader för kajägarna, som ofta är kommuner.

Det största hindret för att utveckla de urbana kajerna är enligt SSPA den komplexa ägar- och ansvarsstrukturen. Även om de flesta kajer i städer ägs av kommuner är ansvaret ofta fördelat på olika förvaltningar. Det bidrar till en otydlighet om vem som äger eller ansvarar för kajerna, vilket i sin tur försvårar implementeringen av urban vattenlogistik. En viktig åtgärd är därför att konsolidera ansvar och ägarskap för kajerna.

Transportbehovet grunden för urbana kajlägen

Även Ecoloop har undersökt förekomsten och behovet av urbana kajer.¹⁶ Man konstaterar att det finns tillgång till kajer i urbana miljöer. Det finns också ett intresse från kommunernas sida att bibehålla och använda dem. Dock uppstår ibland missförstånd i planprocessen, främst på grund av att sjöfartsexpertisen kommer in sent i planeringen. Det kan leda till att tänkbara kajer inte används som avsett. Ett annat problem enligt Ecoloop är att kommunerna ofta utgår ifrån kajlägena i sig och inte från befolkningstäthet och det faktiska transportbehovet. Det bidrar till att områden med många potentiella slutkunder inte alltid prioriteras för kajutveckling.

Enligt utredningen behövs regionala och kommunala sjöfarts- och kajstrategier, som beaktar både befolkningstäthet, transportbehov och strategiska lägen. Rätt expertis behöver komma in i rätt planskede för att kajerna ska kunna utvecklas.

¹⁴ Pia Berglund, *Analys av torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar. Uppdrag inom ramen regeringsuppdraget Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart*, Trafikverket, 2019.

¹⁵ Sönke von Wieding, *Myndigheters roll för urban vattenburen logistik*, SSPA Sweden AB, 2022.

¹⁶ Maria Johansson, Chatarina Holmberg och Anna Fredriksson, *Urbana kajer*, Ecoloop och Linköpings Universitet, 2021.

Investeringskostnaderna är i sammanhanget ett hinder. Utredningen indikerar att det behövs statlig medfinansiering för att kunna utveckla de urbana vattenvägarna.

Kartverktyg synliggör möjligheterna

För att göra informationen om lastnings-och lossningsmöjligheter mer tillgänglig publicerade Trafikverket i början på 2022 ett kartverktyg för intermodala omlastningsplatser.¹⁷ Verktuget baseras delvis på information som Sjöfartsverket togs fram i regeringsuppdraget om inlands- och kustsjöfart 2016.¹⁸

Möjligheten att även inkludera urbana kajlägen i kartan övervägdes, men valdes till slut bort. Den främsta anledningen var att den tillgängliga informationen inte förvaltas av staten. Det saknades dessutom en vilja att ajourhålla informationen.

Totalt visas runt 150 möjliga omlastningsplatser för sjöfart i kartan, varav vissa är lokaliserade på de inre vattenvägarna. Kartan är tänkt att kompletteras med information även om kombiterminaler.

¹⁷ Trafikverket, "Laslo – Omlastningsplatser", 2024.

¹⁸ Björn Garberg, *Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige*, Sjöfartsverket, 2016.

Närsjöfartens betydelse ökar

Närsjöfarten är ofta uppbyggd i slingor med olika hamnar och kan även inkludera transporter av inrikes gods. Gränsdragningen mellan närsjöfart och kustsjöfart är därmed inte knivskarp. Närsjöfartens roll och funktion är däremot nära förknippad med transocean sjöfart. Tyngdpunkten i detta avsnitt ligger på närsjöfarten.

Behovet av redundans blir allt större

Sedan samordningsuppdraget startade har det inträffat en rad händelser i världen som i olika grad påverkat närsjöfarten. Pandemin, stoppet i Suez-kanalen, kriget i Ukraina och oroligheterna runt Jemen är några exempel på händelser som påverkat varuförsörjningskedjorna. Det har visat hur störningskänsliga de globala varuförsörjningskedjorna är. Det har bidragit till ett större medvetande hos transportköparna om behovet av redundans i logistikuppläggen. Det gäller inte bara lagerhållning, utan även transporterna. Även den digitala infrastrukturen berörs.

Det har lett till att transportköpare allt oftare undersöker kompletterande eller alternativa upplägg för sina transporter. I vissa fall baseras sådana lösningar på närsjöfart. Närsjöfarten kan fungera som ett komplement, ett alternativ eller en redundanslösning när tillförlitligheten i andra delar av transportkedjan riskerar att brista. Marknaden för närsjöfarten har därmed i viss mån förändrats.

Handeln på Östersjön ökar

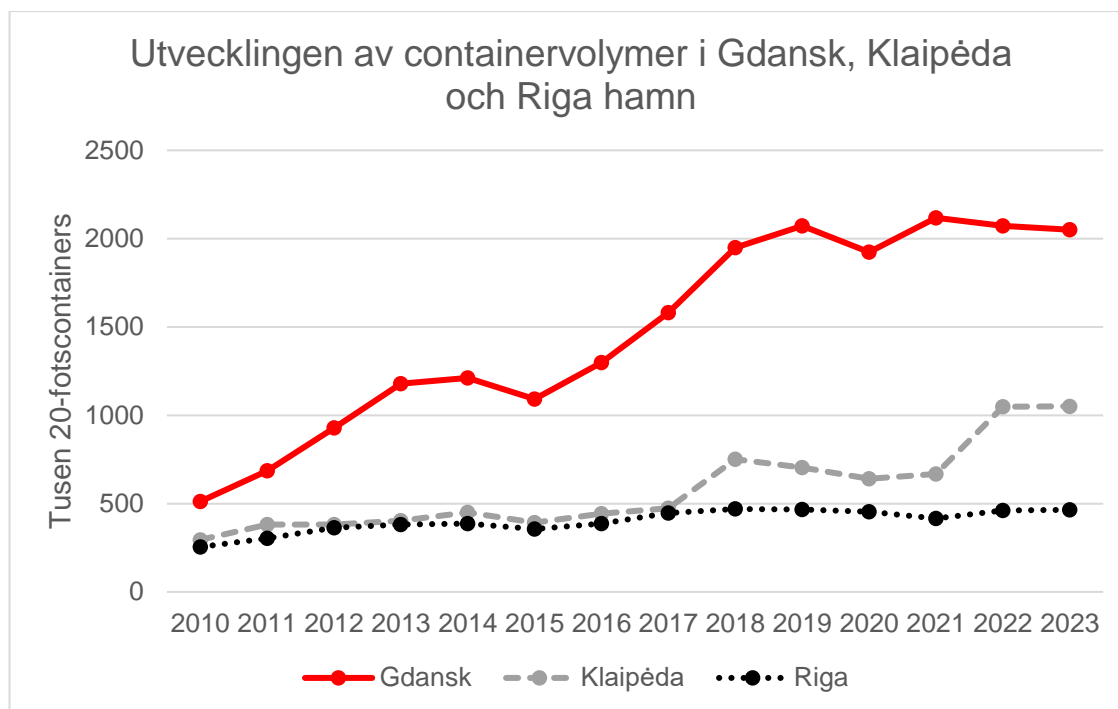
Drivkrafterna för att lokalisera produktionen till andra delar av världen har successivt försvagats. Skälen att flytta hem har blivit allt starkare¹⁹ och fler produktionsanläggningar etableras i Mellaneuropa och östra Europa. Under pandemin förstärktes drivkrafterna för att lokalisera produktionen närmare konsumtionsområdena ytterligare.

Detta har ökat sjöfartens och hamnarnas betydelse inte minst i södra Östersjön. Allt mer gods byggs upp i hamnar som Gdansk, Klaipėda och Riga, inte minst containers, se Figur 3.²⁰ Det påverkar trafiken mellan Östersjön och kontinenten, men i förlängningen också trafiken på svenska Östersjöhamnar som Norrköping, Norvik och Gävle. Även övrig intraeuropeisk sjöfart kommer sannolikt få en ökad betydelse på grund av de förändrade produktionsmönstren. Samtidigt förväntas även handeln med övriga världen att öka.

¹⁹ Klara Eriksson, "Skälen till att flytta hem produktion ökar", *Dagens logistik*, 19 maj, 2023.

²⁰ Port Gdansk, "Facts and figures", 2024;

Port of Klaipėda, "Statistics", Klaipėda State Seaport Authority, 2024.



Figur 3. Antalet containrar räknat i TEU²¹ som hanteras i hamnarna i Gdansk, Klaipėda och Riga har ökat avsevärt mellan åren 2010 och 2023.

Utvecklingen i norra Sverige förstärker trenden

Historiskt sett har det varit svårt att etablera tidtabellsbunden containersjöfart på hamnar norr om Gävle. Små godsvolymer och obalanser i godsflödena har bidragit till dålig lönsamhet. Den ökande trafiken i södra Östersjön i kombination med den industriella utvecklingen i norra Sverige kommer sannolikt att förändra marknaden. Nya typer av gods och ökande godsvolymer skapar nya möjligheter för närsjöfarten till och från norra Sverige.

Sammantaget kommer basutbudet av sjötransporttjänster till och från norra Sverige sannolikt att öka. Ett större utbud ger fler transportköpare möjlighet att använda sjöfarten. Det kan i förlängningen leda till en systemförändring där även transportköpare med små volymer kan välja sjöfart. Samtidigt kommer stora bulksändningar även fortsättningsvis att utgöra basen i volymerna.

Säkerhetsläget förstärker närsjöfartens strategiska betydelse

Kriget i Ukraina har medfört att järnvägstransporterna mellan Asien och Europa har upphört. Det ställer också närsjöfarten i en annan dager. Det handlar inte längre bara om att transportera gods för industri och konsumenter, utan också om att vara en del i ett beredskapssystem. Försvarsmakten har exempelvis upphandlat

²¹ TEU är en förkortning för Twenty-Foot Equivalent Unit, det vill säga 20-fotscontainers.

ett ramavtal om närsjöfartstransporter, i syfte att tillgodose eventuella framtida transportbehov. Hur det förändrade säkerhetsläget kommer att påverka sjöfarten är svårt att bedöma. Hamnarnas och närsjöfartens strategiska betydelse kommer emellertid sannolikt att öka. Det gäller för såväl civila som militära ändamål, inte minst med anledning av det svenska Natomedlemskapet.

Chaufförsbrist skapar osäkerheter i varuförsörjningskedjorna

Bristen på chaufförer för långväga lastbilstransporter har på senare år blivit alltmer påtaglig runt om i världen.²² Det är tydligt inte minst i Europa och Sverige, bland annat till följd av kriget i Ukraina. Osäkerheterna i vägtransportsystemet har därmed ökat, åtminstone delvis.

Det finns exempel på transportköpare som nu börjat agera. En stor varuägare inom skogsindustrin provar exempelvis att under en del av året transportera tidigare lastbilsgods med sjöfart. Det trots att sjöfarten i detta fall har mer begränsad transportfrekvens och längre transporttider, kräver kajnära lagringskapacitet och dessutom är dyrare. Att transportköpare nu börjat agera är något av ett trendbrott. Det tyder på att osäkerheterna börjar bli så pass stora att tillgänglighetsfrågan prioriteras högre.

Ökande behov av godstransporter ökar behovet av avlastning

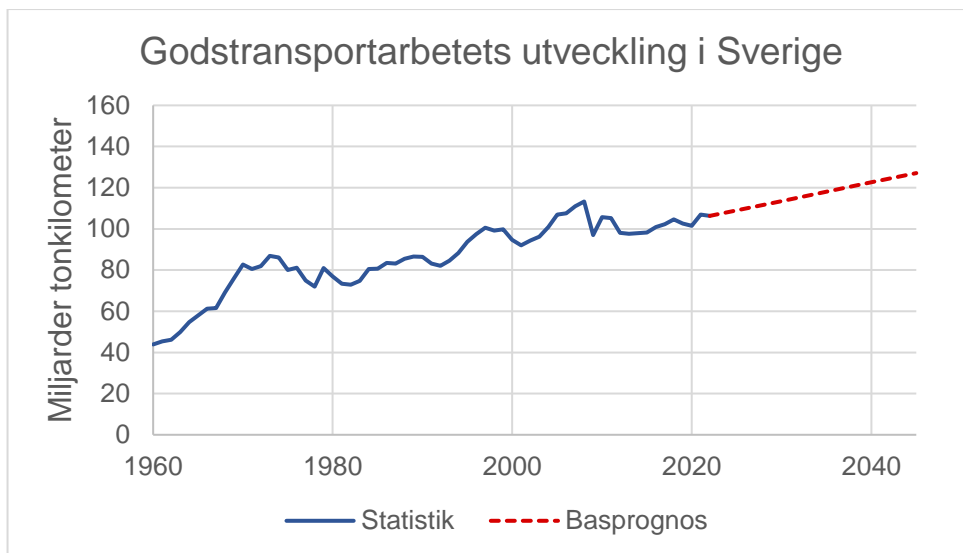
I Trafikverkets senaste basprognoser spås godstransportarbetet öka med cirka 19 procent fram till år 2045, se Figur 4. Det är en nedskrivning jämfört med tidigare prognoser, men trenden är fortfarande ökande.²³ Den största ökningen förväntas ske på väg (ökning med cirka 30 procent), medan sjöfarten förväntas minska något (minskning med cirka 16 procent). Järnvägen spås öka med cirka 24 procent. Skälet till att godstransportarbetet med sjöfart antas minska är att fossila bränslen i framtiden till stor del bedöms ersättas av el. Sjöfartens nuvarande transporter av råolja och petroleumprodukter bedöms därför minska avsevärt. Godstransportprognoserna är generellt sett mer osäkra än prognoser för persontransporter.²⁴

Även persontransportarbetet förväntas öka under samma period, på järnväg med 46 procent och på väg med 26 procent, vilket även det kommer att belasta landinfrastrukturen.

²² IRU, World Road Transport Organisation, *Global Truck Driver Shortage Report 2023*.

²³ Petter Wikström, *Prognos för godstransporter 2045 – Trafikverkets Basprognoser 2024*, Trafikverket, 2024.

²⁴ Jonas Eliasson och Peter Almström, *Trafikprognoser och verklig trafikutveckling 1975 - 2024*, Trafikverket, 2024.



Figur 4. Godstransportarbetets utveckling i Sverige. Statistik för åren 1960–2020 (blå hel linje) och basprognos för utvecklingen under år 2020–2045 (röd streckad linje). Godstransportarbetet förväntas öka med 19 procent fram till år 2045, vilket är en nedskrivning av tidigare prognos, men likväl en nämnvärd ökning.

Trafikverket har för avsikt att analysera vilka flaskhalsar som kan komma att uppstå i transportsystemet på grund av de framtida ökningarna och vilka tänkbara åtgärder som kan behöva vidtas. Analysen ingår som en del i genomförandet av Trafikverkets färdplan för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.²⁵

Nya godstyper – nya möjligheter

Enligt basprognoserna kommer den successiva utfasningen av fossila bränslen innebära att transportererna av råolja och raffinerade petroleumprodukter minskar och på sikt försvinner helt. Det innebär emellertid inte att sjötransporterna nödvändigtvis kommer att minska i motsvarande grad. En ökande produktion av förnybara bränslen innebär att nya produkter kommer att behöva transporteras. Det gäller både bränslen och insatsvaror, exempelvis tallolja, främst inom Europa.

Utöver de förnybara bränslena tillkommer även transporter av koldioxid. Carbon Capture Storage (CCS) är en växande marknad som allt fler undersöker.²⁶ Om planerna realiseras kommer det att medföra ett stort, tillkommande transportbehov såväl på land som till sjöss beroende på lagringsplats. En stor andel av de gods-volymerorna kommer att behöva transporteras med sjöfart. Transporter av dricksvatten är även det en möjlig framtida marknad.

²⁵ Björn Garberg och Magnus Bengtsson, *Färdplan för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart*, Trafikverket, 2020.

²⁶ Exempelvis NICE-projektet med Stockholms hamnar: "NICE – ett samverkansprojekt för mellanlagring av koldioxid i Stockholm Norvik Hamn", 2024.

Energieffektivitet centralt i den gröna omställningen

Att utveckla energieffektiva transportlösningar är kanske den mest effektiva metoden för att reducera utsläppen per fraktat ton. Det bidrar till att minska det totala energibehovet inom transportsektorn och skapar därmed bättre förutsättningar för den gröna omställningen i stort. Med högre energieffektivitet krävs en mindre mängd el och gröna bränslen i den gröna omställningen.

Genom närsjöfarten finns möjlighet att bygga energieffektiva transportlösningar på systemnivå. Det förutsätter emellertid att närsjöfarten används på rätt sätt. Resursutnyttjande, fart, transportavstånd och fartygstyp påverkar på olika sätt sjöfartens energiprestanda. Rätt utnyttjad finns emellertid en stor potential att med närsjöfartsupplägg spara energi.

På uppdrag av Nordiska Ministerrådet pågår ett arbete med att ta fram en plattform för att kunna jämföra olika intermodala transportalternativ med varandra med avseende på miljönyttor och transporttid.²⁷ Det kan bli ett bra stöd för transportköpare vid framtida val av transportlösningar.

²⁷ Projektet benämns *Intermodal nordisk ruttplanering*.

Transportköparna är nyckelaktörer

En prioriterad insats under 2023 var att fördjupa dialogen med varuägare och speditörer – här under samlingsbegreppet transportköpare. Dialogerna genomfördes som enskilda samtal i Väner- och Mälaronrådet. Totalt deltog 18 transportköpare och två rederier i dialogerna.

Två geografiska områden – olika förutsättningar

Mälaronrådet är det demografiskt största befolkningsområdet i Sverige, med tillverkningsindustrier och logistikområden som är viktiga för både regionen och landet. I området finns också centrallager för dagligvaruhandeln. Det bidrar till ett omfattande inkommande flöde av containerbaserat gods både via närsjöfart och via andra trafikslag. Transporterna sker antingen direkt till hamnar i Mälaren eller via närliggande kusthamnar.

Vänerområdet domineras av basindustri inom trä- och papperstillverkning, men även spannmål och mineraler förkommer. En ökad industrietablering runt Vänerområdet och fortsatt tillväxt av nuvarande verksamheter bidrar till att regionens transportvolymerna sannolikt kommer att öka.²⁸ Verksamheterna är spridda runt Väneren och godset lastas och lossas i flera olika hamnar och transportnoder i området.

Ökat behov av resiliens och redundans

De senaste årens förändrade omvärldsläge och störningar i leveranskedjorna har enligt transportköparna bidragit till sämre förutsägbarhet och ökat behov av resiliens²⁹. De nämner också en alltmer påtaglig brist på lastbilschaufförer och periodvisa kapacitetsbegränsningar på järnvägen. Det förstärker bilden av behovet av resiliensbehovet ytterligare.

Transportköparna menar att de i hög grad har optimerat sina logistiksystem och ser sällan anledningar att göra mer omfattande förändringar i sina basflöden av gods. Flera understryker att närsjöfarten, genom sin kapacitet och snabba omställningsförmåga, kan komma att spela en allt viktigare roll för att stärka resiliensen främst i sidoflödena³⁰. Vissa indikerar att det kan bli aktuellt att etablera kajnära

²⁸ Petter Wikström, *Prognos för godstransporter 2045 – Trafikverkets Basprognoser 2024*, Trafikverket, 2024.

²⁹ Den långsiktiga förmågan hos ett system att hantera förändringar och fortsätta att utvecklas.

³⁰ Sidoflöden kan i det här sammanhanget vara exempelvis mindre men regelbundna leveranser till små och medelstora kunder.

lagringskapacitet i mer proaktivt syfte. Ofta efterfrågas en förändring av transportsystemet snarare än bara byte av trafikslag.

Trots en viss oro inför framtiden saknas riskanalyser och proaktivt agerande. Utifrån vad som framförts under intervjuerna förefaller transportköparna vara händelsestyrda och agerar först när problem med godstransporterna uppstår. Då ses transportuppläggen över.

Framtida godsvolymer och godsflöden

Transportköparna tror att de intraeuropeiska volymerna kommer att öka i större utsträckning än de interkontinentala. Flera aktörer understryker möjligheterna med att öka andelen containeriserat gods.³¹ Det är en trend som pågått under en längre tid och antas fortsätta, om än i avtagande takt.³²

För Vänerns del skulle en containerisering av vissa exportflöden vara en potentiell möjlighet. En utmaning är att det saknas sjöcontainers i området. Det mest primära, enligt transportköparna, är att identifiera och attrahera importvolymerna och utifrån det utveckla transportupplägg för exportgodset. Kunskapen om tänkbara importflöden för sjöcontainers är emellertid låg.

Kostnadseffektivitet kontra hållbarhet

Hållbarhetsperspektivet har fått en allt större betydelse för transportköparna och utsläppsmål sätts nu allt oftare även för transporter. Mot bakgrund av intervjuerna är den samlade bilden av företagens hållbarhetsarbete emellertid splittrad. Den externa miljöprofilen överensstämmer inte alltid överens med de interna insatserna. Under intervjuerna framkommer en bild av att det finns potential för stärkt samarbete mellan hållbarhets- och logistikfunktionerna.

Under intervjuerna bekräftar transportköparna att kostnadsbilden fortsatt är den enskilt viktigaste faktorn. De poängterar att sjöfartens kostnader emellanåt är ett hinder. Transportköparna menar att framförallt lots- och farledsavgifter på Väner och Mälaren påverkar kostnadsbilden negativt.

Som utomstående betraktare kan det vara svårt att bedöma hur företagen jobbar med klimat- och miljöfrågor. Den externa kommunikationen kan ge sken av en ambitionsnivå som är antingen högre eller lägre än vad den faktiskt är.

³¹ Gods som anpassats för transport i container.

³² Thord Andersson, *Rätt trafik på rätt spår – använd dagens infrastruktur på ett smartare sätt i framtiden*, SWECO, 2015.

Försiktig nyfikenhet kring branschsamverkan

De intervjuade varuägarna ställer sig överlag positiva till ökad branschsamverkan för att kunna bygga gemensamma volymer till nya sjötransportupplägg. Samtidigt är det ovanligt att aktörerna själva tar initiativ i den riktningen. Särintressena överväger ofta och det finns ingen neutral aktör som aktivt driver frågan. Det saknas därmed en tydlig katalysator för ökad branschsamverkan. Här finns utrymme för projektinitiativ, exempelvis från hamnar och logistikföretag. Vissa idéer diskuterades under intervjuerna, men drevs av olika skäl inte vidare.

Pandemins påverkan och speditörernas roll

Transportköparna bekräftar under intervjuerna att pandemin och andra störningar har ökat riskerna inom logistikområdet generellt. Det har bidragit till att logistikfunktionen fått en högre intern prioritet. Samtidigt menar transportköparna att det inte har lett till någon påtaglig förändring i form av transportpolicys eller varuförsörjningsstrategier. Inte heller har extra resurser eller kompetens tillförts i logistikfunktionerna. Flera transportköpare menar att de i större utsträckning förlitar sig till externt expertstöd jämfört med innan pandemin. Sammantaget ges en bild av att speditörernas roll stärkts under och efter pandemin. Ökad ”outsourcing” kan leda till att varuägarna på sikt tappar kritisk kompetens inom ett allt viktigare område.

Transportköparna och den gröna omställningen

Sjöfartens gröna omställning upplevs av transportköparna som otydlig och oklar. Val av tekniska lösningar, tillgång på förnybara bränslen, internationella regleringar och ökande kostnader bidrar till osäkerheter. I vissa fall menar varuägarna att det saknas erbjudanden om gröna sjötransporter. Samtidigt ligger det på transportköparna att faktiskt efterfråga hållbara transporttjänster. Speditörerna menar att det ofta är de och inte varuägarna som lyfter frågan vid upphandlingar.

Många åtgärder har genomförts

Det har inom uppdraget tagits en rad initiativ i syfte att stärka inrikes sjöfart och närsjöfart. Nedan följer några exempel.

Alternativa avgifter

I delredovisningen av regeringsuppdraget i mars 2023 redovisades fem olika exempel på hur avgifterna skulle kunna anpassas i syfte att stärka godstransporterna på de inre vattenvägarna. Syftet var att visa på några alternativ men också vilka kostnader det skulle medföra i form av minskade intäkter för staten. Det konstaterades bland annat att en fullständig avgiftsbefrielse för sjötrafiken på Väner- och Mälaren skulle kosta staten cirka 130 miljoner kronor årligen i form av minskade intäkter. Det föreslogs också att ge en myndighet i uppdrag att noggrannare räkna på kostnader och nyttor och undersöka vad som är statsstödmässigt möjligt.

Kunskapshöjande insatser

Det har genomförts en rad kunskapshöjande insatser riktat till såväl myndighetspersonal som andra berörda parter. Ett exempel är dialogerna med transportköparna som genomfördes under 2023. Ett annat exempel är information på webbplatser och andra kanaler. Det har även tagits fram informationsmaterial inom exempelvis Interreg-projektet Emma, där rederiet Avatar varit en aktiv part. Branschföreningen Svensk Sjöfart arrangerar dessutom en utbildning om sjöfart för myndighetspersonal årligen. Samordnaren har bidragit även i dessa sammanhang.

Stärkt samarbete med europeiska organisationer

Trafikverket har under genomförandet av samordningsuppdraget varit medlem i den europeiska inlandssjöfartsorganisationen Inland Navigation Europe (INE). Syftet har varit dels att öka den egna kunskapen om inlandssjöfarten, dels att skapa ett nätverk och närmare samarbete med andra europeiska länder. INE är en oberoende organisation och består av myndigheter och vattenvägsorganisationer från totalt 13 europeiska länder. Organisationens övergripande syfte är att främja utvecklingen av transporter av gods och passagerare på inre vattenvägar.

Förbättrade farleder på nya inre vattenvägar

År 2021 utvidgades de inre vattenvägsområdena till att, förutom Väner- och Mälaronrådet, även inkludera vissa kustområden. För att möjliggöra för trafik med inlandssjöfart har det vidtagits åtgärder i några av farlederna. Bland annat har det genomförts trimningsåtgärder i farleden mellan Södertälje och Stockholm-Norvik. Det har också initierats förberedande studier för eventuella åtgärder i den inre farleden mellan Uddevalla och Göteborg.

Isbrytarassistans för inlandssjöfart

Inom ramen för Interregprojektet Emma genomförde KTH en studie för att undersöka möjligheterna för inlandssjöfartsfartyg att köra i isförhållanden. Det konstaterades bland annat att inlandssjöfartsfartygen klarar vissa isförhållanden rent konstruktionsmässigt.³³ Det gör dem emellertid inte berättigade till isbrytarassistans. Sjöfartsverket har undersökt möjligheterna att vid behov assistera inlandssjöfartsfartyg med isbrytare. Enligt gällande regelverk måste fartygen uppfylla vissa krav på utrustning och konstruktion för att vara berättigade till assistans. För att Sjöfartsverket ska kunna assistera fartygen krävs därför en regelverksförändring.

Nya rutiner för transporter av byggmassor

Transporter av byggmassor i projektet Förbifart Stockholm är ett bra exempel på hur de inre vattenvägarna kan användas av offentliga aktörer i samband med större byggnationsprojekt. Det har emellertid inte funnits någon systematik inom Trafikverket att fånga upp just de möjligheterna. Som en del i ett internt utvecklingsarbete har det därför tagits fram en generell modell för hur sjöfarten ska användas vid större projekt. Tanken är att inkludera detta i Trafikverkets ordinarie rutiner och riktlinjer.

Extra fokus på miljöprövningen

För att starta ny trafik krävs ofta tillstånd för hamnverksamhet. Hanteringen regleras av miljöprövningsförordningen och har upplevts som ett hinder för ny trafik. Därför har det inom samordningsuppdraget gjorts en genomgång av vilka förbättringar som kan göras för att underlätta och skynda på processen. I samråd med länsstyrelserna, som är tillsynsmyndighet, samt Sjöfartsverket och Transportstyrelsen har följande huvudfaktorer analyserats:

- a) måttet bruttodräktighet 1350 som gränsvärde för tillståndsprövning
- b) processen för handläggning av miljöprövningsärenden
- c) vilka faktorer som beaktas i tillståndsprövningen.

Gränsvärdet 1350 är gammalt och speglar endast delvis fartygens miljöpåverkan. Alternativa mått som bättre speglar miljöpåverkan har därför identifierats. Det finns även förbättringar som kan göras inom ramen för befintlig lagstiftning. Det berör bland annat handläggningen av miljöprövningsärenden samt möjligheterna att beakta systemperspektivet vid miljöprövning. Positiva effekter av en överflyttning från väg skulle då tydligare kunna vägas in i beslutet.

³³ Meng Zhang, "BARGE PERFORMANCE UNDER ICE CONDITION" (Kungliga Tekniska Högskolan, KTH, 2018).

Länsstyrelsernas miljö- och energiutskott kommer att bilda en expertgrupp för vidare arbete med dessa tre områden, där Trafikverket kommer att ha en stödjande roll. Även den informationsportal som Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att föreslå kan komma att inkludera handläggningen av miljöprövningsärenden.

Tillförlitlighet en förutsättning

En utmaning för trafiken på de inre vattenvägarna är tillförlitligheten. Det gäller i synnerhet Vänersjöfarten, där planerade och oplanerade underhållsåtgärder påverkar framkomligheten på Göta älv periodvis. Sjöfartsverket konstaterade i en rapport 2021 att farleden varit stängd för passerande sjötrafik i snitt 35 dygn per år under perioden 2014 - 2020.³⁴ Bristande tillgänglighet på lotsar bidrar också till störningar i trafiken. En annan fråga som kan komma att påverka sjöfarten är de nya broförbindelserna i Göteborg, som nu är under planering.

Det pågår ett arbete inom Trafikverket med att utveckla ett informationssystem för inre vattenvägar. Syftet är att skapa bättre trafikflöden på och över Göta älv. Det har också etablerats ett samverkansforum kopplat till framkomligheten runt nya Hisingsbron i Göteborg. Ytterligare samarbetsforum diskuteras, i syfte att skapa en bättre förutsägbarhet kring underhållsarbeten i kringliggande infrastruktur. Sjöfartsverket har dessutom ökat bemanningen på lotsar i både Vänern och Mälaren, för att förstärka lotsningsservicen i dessa områden.

³⁴ Niklas Hammarkvist, Jonas Sundin, och Martin Ahlström, *Tillgänglighet till farlederna i Göta älv och Trollhätte kanal*, Sjöfartsverket, 2021.

Arbetet med gröna sjöfartskorridorer fortskrider

Arbetet med gröna sjöfartskorridorer baseras på den så kallade Clydebank-deklarationen.³⁵ I den har 27 undertecknande länder kommit överens om att verka för att ha minst sex gröna sjöfartskorridorer i trafik i mitten på 2020-talet. Innan 2030 ska ytterligare fler korridorer vara i drift. Sedan januari 2022 har etableringen av gröna sjöfartskorridorer varit en del av samordningsuppdraget.

I denna del beskrivs kortfattat vad som hänt i uppdraget sedan delredovisningen i mars 2023. Fördjupade analyser och åtgärdsförslag återfinns i handlingsplanen för gröna sjöfartskorridorer.³⁶

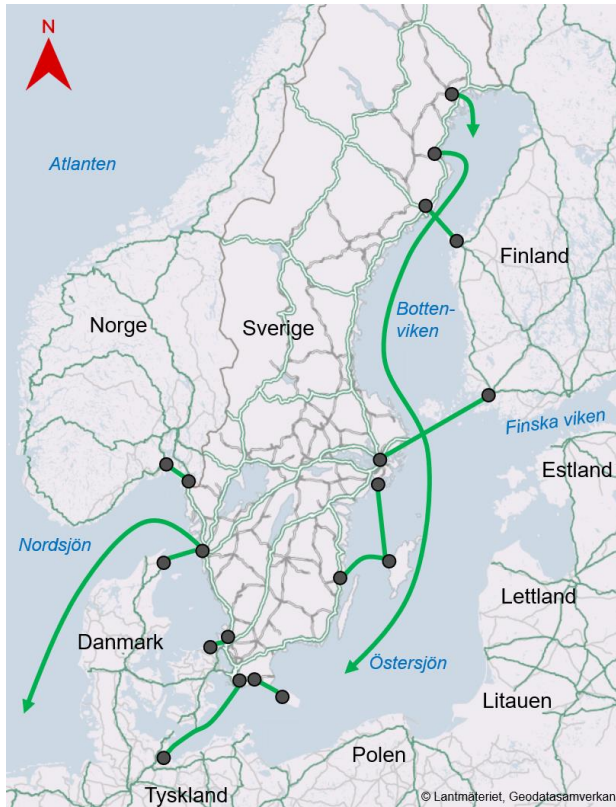
Inledande kartläggning

I en inledande kartläggning, som redovisades i oktober 2022, bedömdes 11 linjer ha särskilt goda förutsättningar för att utgöra grunden för gröna sjöfartskorridorer, se Figur 5.³⁷ Det poängterades samtidigt att kartläggningen var att betrakta som en nulägesbild. Nya uppslag bearbetas kontinuerligt och andra linjer är också aktuella att jobba vidare med.

³⁵ Department for Transport, gov.uk, "Policy paper COP26: Clydebank Declaration for green shipping corridors", 2023.

³⁶ Björn Garberg, *Handlingsplan för gröna sjöfartskorridorer*, Trafikverket, 2024.

³⁷ Björn Garberg och Niklas Hammarkvist, *På kurs mot gröna sjöfartskorridorer*, Trafikverket, 2022.



Figur 5. Karta över sjöfartslinjer som bedöms ha goda förutsättningar för att utgöra grunden för gröna sjöfartskorridorer i Norden och östersjöländerna.

Fler partnerskap på plats

Hösten 2022 presenterades det första partnerskapet för en grön sjöfartskorridor i Sverige. Det var Göteborgs hamn som tillsammans med North Sea Ports och rederiet DFDS meddelade att man har för avsikt att etablera en sjöfartskorridor mellan Göteborg och Gent. Därefter har flera partnerskap tillkommit under 2023 och 2024.

Ett partnerskap ska betraktas som det första inledande steget i arbetet med att etablera en grön sjöfartskorridor. I partnerskapen beskrivs ambitioner och mål som parterna kommit överens om samt vilka åtgärder som behöver vidtas för att realisera korridoren.

I nuläget berör följande partnerskap svenska hamnar:

- Göteborg – Gent
- Göteborg – Rotterdam
- Umeå – Vasa
- Stockholm – Åbo
- Trelleborg – Travemünde

Andra pågående initiativ

Utöver ovanstående initiativ pågår även arbeten i en rad andra korridorer. Bland annat kan nämnas följande:

- Strömstad – Sandefjord
- Göteborg – Fredrikshamn
- Norra Bottenviken – kontinenten
- Mälaren – södra Östersjön
- Slingor mellan svenska hamnar och hamnar i Östersjön och på kontinenten.

Det har också tagits initiativ som förbättrar sjöfartens miljö- och klimatpåverkan mer allmänt. Flera rederier erbjuder exempelvis inblandning av förnybara bränslen som tilläggstjänst. Det finns också exempel på varuägare som köpt upp biobränslen enligt massabalansprincipen³⁸ för att kompensera för sina utsläpp från sjöfarten.³⁹ Även sådana initiativ behöver beaktas i det fortsatta arbetet.

Från partnerskap till genomförande

Trots att det tillkännages allt fler partnerskap om gröna sjöfartskorridorer är frågan långt ifrån löst. Tvärtom är det först när partnerskapen är undertecknade som det verkliga arbetet börjar.

Det mest konkreta hindret för att etablera gröna sjöfartskorridorer är tillgången på och merkostnaderna för förnybara bränslen. Trots att det finns lämpliga fartyg i trafik och tänkbara bränsleproducenter i närområdet är det många frågor som behöver klaras ut. De inblandade parterna behöver bland annat komma överens om hur ansvar och risker ska fördelas för att komma vidare i arbetet.

Det korta tidsperspektivet i Clydebankdeklarationen gör det svårt för parterna att själva lösa de merkostnader som uppstår. Många hinder behöver undanröjas på kort tid. Det behövs ett tydligt engagemang från de undertecknande länderna för att målen i deklarationen ska kunna uppfyllas.

En handlingsplan ska visa vägen

För att tydliggöra vilka åtgärder som kommer att vidtas har regeringen beslutat att det inom samordningsuppdraget ska utarbetas en handlingsplan för arbetet med gröna sjöfartskorridorer. I handlingsplanen för gröna sjöfartskorridorer beskrivs de kvarstående utmaningarna och förslag på åtgärder mer i detalj.

³⁸ Transportköparen handlar upp volymer av förnybara bränslen motsvarande den egna energiförbrukningen för sjötransporter. Detta bränsle bunkras sedan i andra fartyg. Miljönyttorna tillgodoräknas transportköparen och styrks genom certifikat.

³⁹ Dagens logistik, "Löfbergs säkrar fossilfria sjötransporter", 29 februari, 2024.

Avslutande reflexioner och lärdomar

I detta avsnitt sammanfattas några viktiga reflexioner från uppdraget samt de lärdomar som kan dras från dem.

Olika faktorer påverkar nyttorna

Att flytta gods från väg till järnväg och sjöfart har länge varit en uttalad bred politisk ambition, såväl nationellt som inom EU. Motivet har främst varit att reducera utsläppen och att minska belastningen på vägnätet. Genom att avlasta landinfrastrukturen kan sjöfarten bidra till att öka kapaciteten, minska underhållsbehovet och höja säkerheten i landtransportsystemet. Det är emellertid inte självklart att överflyttningen alltid bidrar till positiva effekter. Faktorer som fyllnadsgrad, bränsleval, fartygstyp, hastighet och transportsträcka påverkar miljönyttorna i olika grad. Det finns stora möjligheter med sjöfarten men den behöver användas på rätt sätt för att nå sin fulla potential.

Bredare perspektiv nödvändigt

Begreppet överflyttning är begränsande såtillvida att det vanligtvis syftar till att avlasta vägarna. En överflyttning från järnväg till sjöfart uppfattas däremot ofta inte som rätt form av åtgärd, trots att det kan avlasta ett periodvis belastat järnvägsnät.

Konkurrensytorna mellan trafikslagen gör dessutom att det ofta är lättare att attrahera gods från järnväg till sjöfart än från lastbil till sjöfart. Om sjöfarten kan frigöra kapacitet på järnvägen kan järnvägen i sin tur flytta gods från vägarna. Överflyttningen från väg sker då i en tvåstegsprocess, först från järnväg till sjöfart och därefter från väg till järnväg.⁴⁰

Tillkommande godsvolymer, som kanske är det enskilt viktigaste argumentet för att öka användningen sjöfart, kommer också lätt i skymundan. Fokus hamnar istället ofta på befintliga volymer. Begreppet överflyttning behöver därför breddas och tydligare inkludera både framtida gods och möjligheten att avlasta järnvägs-systemet.

Överflyttning – ett medel och inte ett mål

Överflyttning till sjöfart kan framstå som en enkel åtgärd, men är i själva verket en komplex fråga. För transportköparna kan det krävas förändringar på systemnivå för att byta från ett trafikslag till ett annat. Godstransportarbetets fördelning mellan

⁴⁰ Inge Vierth, Lina Jonsson, Rune Karlsson och Megersa Abate, *Konkurrensyta land – sjö för svenska godstransporter*, VTI, 2014.

trafikslagen behöver även det betraktas ur ett systemperspektiv. Trafikslagen bör hanteras om en gemensam helhet och inte var för sig.

En ökad användning sjöfart tillför ofta nyttor, men inte alltid och i alla avseenden. Begreppet överflyttning bör därför användas med viss eftertanke. Det övergripande målet är att skapa tillförlitliga och hållbara godstransporter där de olika trafikslagen kompletterar varandra. En ökad användning av sjöfarten är ett av flera medel för att nå det målet.

Planeringshorisonterna är olika

Varuägarnas behov och förutsättningarna varierar, både företagen emellan och över tid. Logistiksystemen är överlag väl optimerade och större förändringar görs endast om det finns konkreta behov och tydliga nyttor. Transporterna handlas ofta upp på 1-2 år. Det är i det tidsperspektivet nyttorna normalt behöver räknas hem. Effekter kan uppstå inte bara i transportledet utan även i produktion och lagerhantering.

Den statliga planeringshorisonten är betydligt längre. Transportsystemet planeras i 12-årsperioder och baseras på långsiktiga mål, trender och prognoser. I sjöfarten finns outnyttjad kapacitet både i fartygen, hamnarna och farlederna. Nyttorna med en ökad användning sjöfart uppstår för samhället inte omedelbart, utan räknas hem först på längre sikt.

Staten planerar för framtidens transporter, medan varuägarna agerar mer utifrån sina egna behov här och nu. De senaste årens utveckling i omvärlden har emellertid förändrat förutsättningarna. Ökad oförutsägbarhet och bristande tillförlitlighet i varuförsörjningskedjorna har skapat drivkrafter även för varuägarna att agera mer proaktivt. Sjöfartens kapacitet, anpassningsförmåga och tillförlitlighet kan i det avseendet göra den alltmer relevant och attraktiv. Det ställer samtidigt högre krav på information och kompetens, inom både myndigheterna och näringslivet. Här kan samordningsuppdraget spela en fortsatt viktig roll de kommande tre åren.

Bulktransporter i skymundan

Överflyttning till sjöfart är inte sällan förknippat med transporter av högvärdigt gods i containers och trailers. Ofta sker dessa transporter i en intermodal kedja, med olika trafikslag och med en huvudansvarig aktör. Inom EU är just de intermodala transporterna prioriterade, bland annat i revideringen av det så kallade kombidirektivet.⁴¹

Det förhållandevis stora fokuset på container- och trailertransporter har medfört att bulktransporterna hamnat i skymundan. Detta trots att sjöfartens styrkor är särskilt

⁴¹ Direktiv 92/106/EEG. *Direktiv om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna.*

påtagliga just inom detta segment. Det är ofta lågvärdigt gods som transporteras löst i flytande eller fast form och där sjöfartens storskalighet kan utnyttjas fullt ut.

En del av detta gods körs idag på väg med lastbilar i enskilda transporter. Här finns sannolikt möjlighet att utnyttja sjöfartens kapacitet i större utsträckning. Det kan visserligen krävas anpassningar i exempelvis lagerhållning och produktion. Samtidigt kan det lägga grunden för nya logistikupplägg som skapar ytterligare mervärden för varuägarna.

Sammantaget förtjänar bulktransporterna en större uppmärksamhet än vad de kanske hittills har fått när det kommer till överflyttning som koncept.

Oförändrad status för inlandssjöfarten

För den certifierade inlandssjöfarten är förutsättningarna i stort sätt oförändrade jämfört med när samordningsuppdraget startade. Fortfarande kvarstår en rad tröskeleffekter för marknadstillträde, främst i form av lots- och farledsavgifter. Det är visserligen möjligt att ansöka om lotsdispens, men lotsningsavgifterna är ändå det enskilt största hindret för att starta ny trafik med inlandssjöfart. Tillgången till lots är också en kritisk faktor.

Även andra faktorer påverkar inlandssjöfartens möjligheter att utvecklas. Transportkonceptet efterfrågas inte tydligt av transportköparna och kunskapen om inlandssjöfart är generellt låg. Det finns heller inga terminalaktörer som är specialiserade på inlandssjöfart. Behovet av marknadsbearbetning är stort, samtidigt som det endast finns ett fåtal rederier i Sverige som jobbar med frågan.

Att marknadsföra inlandssjöfarten hänger mycket på rederierna. Även myndigheterna kan bidra till att skapa en marknad, exempelvis vid upphandlingar av transporter i samband med större infrastrukturprojekt. För att locka fler rederier och för att öka marknadsbearbetningen krävs tydliga affärsmöjligheter. Lägre avgifter är i det sammanhanget centralt.

Vänern och Mälaren fortsatt underutnyttjade

Få geografiska områden har så starkt lokalt engagemang för sjöfarten som Vänern och Mälaren. Transportbehovet i dessa områden är stort och sjöfarten en viktig resurs för det kringliggande näringslivet. Det är också här det har gjorts flest riktade insatser inom samordningsuppdraget. Högnivåmöten, handlingsplaner och samarbetsforum är några exempel. Trots det har godsvolymer inte ökat under perioden.

Förutsättningarna för inlandshamnarna är annorlunda jämfört med kusthamnarna. De långa inseglingarna innebär långa lotsningar, vilket i sin tur medför högre kostnader per anlop. Avgifterna har successivt höjts på senare år, vilket har bidragit till att dessa effekter förstärkts. Marknaderna påverkas också av färdigställandet av

de nya slussarna. Rederierna är i nuläget avvaktande med att satsa på nya fartyg tills de nya slussarna och farlederna är helt klara.

Lots- och farledsavgifterna är inte ensamt avgörande för utvecklingen av gods-transporterna på Vänern och Mälaren. Det är emellertid en viktig faktor som staten själv har möjlighet att påverka. Om förutsättningarna ska kunna förbättras i grunden behöver nuvarande avgifter ses över inom dessa områden.

Sjöfartens gröna omställning allt viktigare

Den gröna omställningen har blivit betydligt mer framträdande jämfört med när uppdraget startade. Det räcker inte längre med att vara ett alternativ eller ett komplement till andra trafikslag. Sjöfarten måste också vara miljömässigt hållbar, åtminstone på sikt. Grön sjöfart har närmast blivit en förutsättning för ökad sjöfart.

Gröna sjöfartskorridorer är ett koncept för att öka takten i sjöfartens omställning som inkluderades i uppdraget i januari 2022. Att slutföra de initiativ som redan tagits är en utmaning i sig. Att mobilisera för nya arbeten är en annan. Inte sällan efterfrågas olika former av incitament, både för pågående och för nya projekt. Ett viktigt instrument för det fortsatta arbetet är den handlingsplan som tagits fram inom samordningsuppdraget och de åtgärdsförslag som kommer att följa.⁴²

Händelser i omvärlden har påverkat uppdraget

Pandemin, stoppet i Suez-kanalen, oroligheterna runt Jemen och kriget i Ukraina har i olika grad påverkat sjöfarten. Det gäller inte bara den globala sjöfarten, utan också den intra-europeiska närsjöfarten. Händelserna har också påverkat samordningsuppdraget, på både gott och ont.

Det goda är att sjöfartens betydelse synliggjorts för den breda allmänheten. För-senade eller helt uteblivna varuleveranser har bidragit till ökad medvetandegrad kring varuförsörjningskedjor. Ökat fokus på redundans och resiliens har dessutom bidragit till nya drivkrafter för att använda sjöfarten.

Mindre bra är att pandemin hämmade överflyttningen rent generellt. Varuägarna hade då fullt fokus på att upprätthålla sina verksamheter. De blev därmed mindre förändringsbenägna och det blev svårare att diskutera överflyttning. Samordningsuppdraget tappade också fart på grund av de mötesrestriktioner som infördes.

Sammantaget är samordningsuppdraget ännu mer relevant idag än när det startade, samtidigt som förutsättningarna och inriktningen har förändrats.

⁴² Björn Garberg, *Handlingsplan för gröna sjöfartskorridorer*, Trafikverket, 2024.

Hur har det gått med överflyttningen?

Under uppdragets gång har det startat ett flertal nya linjer som faktiskt flyttat godstransporter från väg till sjöfart. Det har dessutom tagits en rad initiativ som främjat sjöfarten och stöttat överflyttningen rent allmänt. Positionerna har därmed flyttats fram jämfört med när uppdraget startade. Däremot har det inte lett till någon överflyttning på bredare front, även om man kan fråga sig hur utvecklingen hade sett ut utan samordningsuppdraget.

Överflyttningen måste emellertid sättas i ett längre tidsperspektiv. Det är till stor del en förändringsresa, där invanda beteenden och nya arbetssätt behöver utmanas och testas. En uppsökande verksamhet och nära dialog med sjöfartsbranschen och transportköparna är i det avseendet centralt.

Ur ett planeringsperspektiv kan samordningsuppdraget närmast betraktas som en steg 1-åtgärd i fyrstegsprincipen. Fokus ligger på att förändra behoven snarare än att bygga ny infrastruktur. Detta bör betraktas som ett ständigt pågående arbete snarare än en tillfällig insats.

Vägval för framtiden

Valet av trafikslag måste alltid ske på transportköparens villkor. En förståelse och ödmjukhet inför deras behov och förutsättningar är därför en viktig utgångspunkt. Förutsättningar kan emellertid snabbt förändras. Det visar inte minst de senaste årens händelser i omvärlden, som lett till andra prioriteringar från transportköparnas sida. Förutsättningarna kan också förändras långsiktigt och på en mer övergripande nivå, förutsatt att det finns en sådan politisk inriktning.

För att uppnå en mer omfattande överflyttning krävs sannolikt ett samlat grepp som inkluderar samtliga trafikslag. Men överflyttningen kan också ske stegvis och mer långsiktigt, på det sätt som samordningsuppdraget bedrivits. En sådan mer försiktig process kan med fördel stimuleras av punktinsatser, som exempelvis lättnader i sjöfartens avgifter. Långsiktiga och mer bestående förändringar är i det fallet att föredra framför tillfälliga insatser.

Att flytta gods från väg till sjöfart kan låta enkelt i teorin men är i praktiken svårt att uppnå, åtminstone på bredare front. Staten kan påverka förutsättningarna, men i slutändan är det alltid marknaden som avgör hur transporten ska utföras.

Referenslista

Andersson, Thord. *Rätt trafik på rätt spår – använd dagens infrastruktur på ett smartare sätt i framtiden*. SWECO, 2015. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1835088/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 2024-05-29).

Berglund, Pia. *Analys av torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar. Uppdrag inom ramen regeringsuppdraget Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart*. Trafikverket, 2019. <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/00340eec2ef8460ba6b2423b7e5d4468/framjandeuppdrag/regeringsuppdrag--analys-av-torrhamnar-och-andra-omlastningsytor-2018-92361.pdf> (Hämtad 2024-05-29).

Berglund, Pia. *Handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart*. Trafikverket, 2019. <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/00340eec2ef8460ba6b2423b7e5d4468/framjandeuppdrag/handlingsplan-for-inrikes-sjofart-och-narsjofart--komplett-version-190528.pdf> (Hämtad 2024-05-29).

Berglund, Pia och Andersson, Gustav. *RAPPORT Tilläggsuppdrag hamnar*. Trafikverket, 2021. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1597476/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 2024-05-29).

Dagens logistik. "Löfbergs säkrar fossilfria sjötransporter", *Dagens logistik*, 29 februari, 2024. <https://dagenslogistik.se/lofbergs-sakrar-fossilfria-sjotransporter/> Hämtad 2024-05-29).

Dahlin, Leo och Slepov, Maxim. "Faktorer som främjar pråmtrafik i Sverige". Kandidatuppsats, Chalmers tekniska högskola, 2023. <https://odr.chalmers.se/server/api/core/bitstreams/4b858f88-136c-4c39-a26a-32f480f6e063/content> (Hämtad 2024-05-29).

Department for Transport, gov.uk. "Policy paper COP26: Clydebank Declaration for green shipping corridors". *gov.uk*. 2023. <https://www.gov.uk/government/publications/cop-26-clydebank-declaration-for-green-shipping-corridors/cop-26-clydebank-declaration-for-green-shipping-corridors> (Hämtad 2024-05-29).

Direktiv 2005/44/EG. *Direktiv om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen*.

Direktiv 2009/100/EG. *Direktiv om ömsesidigt erkännande av fartcertifikat för fartyg i inlandssjöfart*.

Direktiv 2016/1629. *Direktiv om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart*.

Direktiv 2017/2397. *Direktiv om erkännande av yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart*.

Direktiv 92/106/EEG. *Direktiv om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna.*

Eliasson, Jonas och Almström, Peter. *Trafikprognoser och verklig trafikutveckling 1975-2024.* Trafikverket, 2024. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1868528/FULLTEXT02.pdf> (Hämtad 2024-05-29).

Eriksson, Klara. "Skälen till att flytta hem produktion ökar", *Dagens logistik*, 19 maj, 2023. <https://dagenslogistik.se/skalen-till-att-flytta-hem-produktion-okar/> (Hämtad 2024-05-29).

Garberg, Björn. *Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige.* Sjöfartsverket, 2016. https://www.researchgate.net/publication/324423179_Particle_sources_and_transport_in_stratified_Nordic_coastal_seas_in_the_Anthropocene/fulltext/5acd703dof7e9b1896559359/Particle-sources-and-transport-in-stratified-Nordic-coastal-seas-in-the-Anthropocene.pdf (Hämtad 2024-05-29).

Garberg, Björn och Bengtsson, Magnus. *Färdplan för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.* Trafikverket, 2020. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1438680/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 2024-05-29).

Garberg, Björn och Hammarkvist, Niklas. *På kurs mot gröna sjöfartskorridorer.* Trafikverket, 2022. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1704636/FULLTEXT02.pdf> (Hämtad 2024-05-29).

Garberg, Björn. *Handlingsplan för gröna sjöfartskorridorer.* Publikationsnummer 2024:096, ISBN 978-91-8045-318-9, dnr 2018/93261. Trafikverket, 2024.

Hammarkvist, Niklas; Sundin, Jonas och Ahlström, Martin. *Tillgänglighet till farlederna i Göta älv och Trollhätte kanal, dnr 21-03104-1.* Sjöfartsverket, 2021.

Inland Navigation Europe. "Inland Navigation Europe". *Inland Navigation Europe.* 2024. <https://www.inlandnavigation.eu/> (Hämtad 2024-05-29).

IRU, World Road Transport Organisation. *Global Truck Driver Shortage Report 2023.* World Road Transport Organisation, 2023. <https://www.iru.org/resources/iru-library/global-truck-driver-shortage-report-2023> (Hämtad 2024-05-29).

Johansson, Maria; Holmberg, Chatarina och Fredriksson, Anna. *Urbana kajer.* Ecoloop och Linköpings Universitet, 2021. https://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer_005701_005800/Publikation_005781/Urbana%20kajer_Slutrapport.pdf (Hämtad 2024-05-29).

Petterson, Henrik och Tano, Björn. *Transportarbete i Sverige 2000–2022.* Trafikanalys, 2023. <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/transportarbete/transportarbete-2000-2022-2023-10-04.xlsx> (Hämtad 2024-05-29).

- Port Gdansk. "Facts and figures". *Port Gdansk*. 2024.
<https://www.portgdansk.pl/en/business/general-information/facts-and-figures/>
(Hämtad 2024-05-29).
- Port of Klaipėda. "Statistics". *Klaipėda State Seaport Authority*. 2024.
<https://portofklaipeda.lt/en/port/about-the-port-of-klaipeda/statistics/> (Hämtad 2024-05-29).
- Rangli Eklund, Ulrika. *Ekobonus Utvärdering av stödperioden 2018-2022*. Trafikverket, 2023. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1802038/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 2024-05-29).
- Regeringsbeslut N2018/04482/TS. *Uppdrag att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart*. Näringsdepartementet.
- Regeringsbeslut I2022/01617. *Ändring av uppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart*. Infrastrukturdepartementet.
- SOU 2007:58. *Hamnstrategi - strategiska hamnader i det svenska godstransportsystemet*.
- Stockholms hamnar. "NICE – ett samverkansprojekt för mellanlagring av koldioxid i Stockholm Norvik Hamn". *Stockholms hamnar*. 28 maj, 2024.
<https://www.stockholmshamnar.se/om-oss/nyheter/2024/nice--ett-samverkansprojekt-for-mellanlagring-av-koldioxid-i-stockholm-norvik-hamn/>
(Hämtad 2024-05-29).
- Styhre, Linda och Andersson, Dan. *Urval av enkätresultat till respondenter för 2022*. Transportinköspanelen. 2022.
- Trafikverket. *Trafikverkets regeringsuppdrag under nationella godstransportstrategin – statusrapport mars 2020 (Årlig redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart)*. Trafikverket, 2020.
<https://sokidiariet.trafikverket.local/Fileview.aspx?DIARYREF=2&FILEREF=10589841> (Hämtad 2024-05-29).
- Trafikverket. *Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart (Årlig redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart)*. Trafikverket, 2021.
<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/1d4bf716f8b544afa8d869fac4d88ed6/statusrapport-tre-regeringsuppdrag-mars-2021.pdf> (Hämtad 2024-05-29).
- Trafikverket. *Årlig redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart*. Trafikverket, 2022.
<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/6d1bf828ce6a44679bd638471fa5e9a>

[o/trafikverkets-redovisning_ru_samordnare-sjofart_mars-2022.pdf](#) (Hämtad 2024-05-29).

Trafikverket. *Årlig redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart*. Trafikverket, 2023. https://bransch.trafikverket.se/contentassets/ee6eaa9b624149a394432235649f3e0b/trafikverkets-redovisning_ru_samordnare-sjofart_mars-2023.pdf (Hämtad 2024-05-29).

Trafikverket. "Laslo – Omlastningsplatser". *Trafikverket*. 2024. <https://laslo.trafikverket.se/> (Hämtad 2024-05-29).

Transportstyrelsen. "Zoner inlandssjöfart". *Transportstyrelsen*. 2023. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/fartyg/inlandssjofart/Zoner-inlandssjofart/> (Hämtad 2024-05-29).

Vierth, Inge; Jonsson, Lina; Karlsson, Rune och Abate, Megersa. *Konkurrensytta land – sjö för svenska godstransporter*. VTI, 2014. https://www.sjofartsverket.se/contentassets/oabe5bc2c4a94b06b792cd9d8ca25227/konkurrensytta_land_sjo_vti.pdf (Hämtad 2024-05-29).

von Wieding, Sönke. *Myndigheters roll för urban vattenburen logistik*. SSPA Sweden AB, 2022. https://lighthouse.nu/images/pdf/FS_16_2021-Urban-vatten-logistik-online.pdf (Hämtad 2024-05-29).

Wikström, Petter. *Prognos för godstransporter 2045 – Trafikverkets Basprognoser 2024*. Trafikverket, 2024. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1843009/FULLTEXT02.pdf> (Hämtad 2024-05-29).

Zhang, Meng. "BARGE PERFORMANCE UNDER ICE CONDITION". Kungliga Tekniska Högskolan, KTH, 2018. <https://project-emma.eu/sites/default/files/EMMA%20Project-Ice%20Navigation%20Report/index.pdf> (Hämtad 2024-05-29).

Bilaga 1: Handlingsplanen

OMRÅDE 1 – Målsättning för arbetet

Nr	Åtgärd	Status	Kommentar
1	Trafikverket tar fram ett förslag på tydlig målsättning för arbetet med överflyttning till järnväg och sjöfart.	Klar	Trafikverket menar att överflyttningen i sig inte alltid bidrar till de övergripande miljö- och klimatmålen. Istället för att sätta kvantifierbara mål bör dock överflyttningen mätas och följas upp kontinuerligt över tid, vilket idag bara görs på en aggregerad nivå. Trafikanalys kommer att hålla ihop det fortsatta arbetet med att förbättra och utveckla metodiken för att mäta gods-transportarbetets fördelning mellan trafikslagen.
2	Trafikverket tar fram lämpliga KPI:er för arbetet med regeringsuppdraget om nationell samordning för inrikes och när sjöfart.	Klar	Trafikanalys följer kontinuerligt upp den nationella godstransportstrategin, inklusive vissa nyckeltal. Åtgärderna i handlingsplanen representerar också ett slags nyckeltal. I nuläget bedöms de tillsammans utgöra tillräckliga indikatorer för samordningsuppdraget. I takt med utvecklingen av metodiken för att mäta överflyttningen kommer vid behov fler KPI:er kunna tas fram.

OMRÅDE 2 – Samråd och samverkan

Nr	Åtgärd	Status	Kommentar
3	Trafikverket kallar aktuella aktörer till ett högnivåmöte för utpekade områden med syfte att öka andel gods på sjöfart – Vänern och Mälaren.	Klar	Ett högnivåmöte för Vänern genomfördes den 17 mars 2020 och för Mälaren den 30 mars 2023. Mötena har lett till konkreta handlingsplaner och bestående samarbetsformer där arbetet med att utveckla gods-transporterna på Vänern och Mälaren följs upp löpande.
4	Trafikverket förstärker sjöfartens medverkan i Trafikverkets fora för näringslivssamverkan (är idag väldigt järnvägs- och väg-tunga).	Klar	Sjöfarten lyfts kontinuerligt vid Trafikverkets regionala godstransportråd och vid Trafikverkets nationella näringslivsråd. Trafikverkets webinarium "Konkurrenskraftiga godstransporter på järnväg" har utvecklats till att även inkludera sjöfarten. Under 2023 har vi fördjupat samverkan med näringslivet ytterligare genom särskilda dialoginsatser med transportköpande företag.
5	Trafikverket fortsätter stödet till Maritimt Forum för sitt arbete som Short Sea Promotion Center (SPC) med sina varuägar-dialoger och att ta fram ett Short Sea Shipping Schedule.	Klar	Trafikverket har fortsatt sitt stöd till Maritimt forum för att driva SPC och föra dialoger med varuägarna. Medel har beviljats i projektform och redovisats årsvis under tre år. Därefter har inga ansökningar för fortsatta insatser inkommit. Trafikverket har dessutom via FOL-medel finansierat en förstudie för en tänkbar utveckling av Short Sea Schedules. Som vi påpekade i den årliga redovisningen av samordningsuppdraget 2023 behöver formerna för en mer långsiktig finansiering av SPC ses över.

Nr	Åtgärd	Status	Kommentar
6	Trafikverket stödjer horisontella samarbeten på initiativ av näringslivet med stöd av myndigheter, näringsliv, akademien samt SPC.	Klar	Arbetet sker löpande såväl i samordningsuppdraget som i regeringsuppdraget om horisontella samarbeten och öppna data. ⁴³ Insatsen har sedan början av 2023 intensifierats genom fördjupade dialoger med varuägare och speditörer.
7	SKR i samarbete med Trafikverket bjuder in hamnars ägare för att påbörja en diskussion runt hamnarnas roll, 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 ta fram en vägledning för ägarstyrning, som publicerades på SKR:s webbplats i februari 2023: Ägarstyrning av kommunala hamnar (skr.se)
8	Trafikverket sammankallar trafikmyndigheterna för fortsatta månadsträffar i frågan.	Klar	Möten genomförs kontinuerligt ca 4 gånger per år. Trafikverket är sammankallande.
9	Trafikverket sammankallar den större myndighetsgruppen för uppdraget två gånger per år.	Klar	Möten med gruppen har genomförts 1 - 2 gånger per år under uppdraget, med Trafikverket som sammankallande.
10	Trafikverket nyttjar sina regionala godstransportråd för att samverka på området.	Klar	Under 2021 gjordes en inventering av de regionala godstransportråden. Slutsatsen blev att råden bör drivas vidare i sin nuvarande form. Den nationella samordnaren har löpande kontakt med Trafikverkets regioner, för deltagande och samverkan i de regionala godstransportråden.

OMRÅDE 3 – Information och kunskap

Nr	Åtgärd	Status	Kommentar
11	Trafikverket genomför en halvtidskonferens 2021 av genomförandet av handlingsplanen för att stärka inrikes sjöfart och närsjöfart.	Klar	Halvtidskonferensen genomfördes digitalt den 16 september 2021, med deltagande av bland andra infrastrukturministern samt Trafikverkets och Sjöfartsverkets generaldirektörer.
12	Trafikverket sprider information om forsknings- och innovationsprojekt, testprojekt och annan information som kan skapa ökad kunskap om inrikes sjöfart. Detta görs genom hemsida och nyhetsbrev.	Klar	Trafikverket har vidtagit flera åtgärder för att förbättra informations-spridningen. Vi skickar bland annat ut nyhetsbrev och genomför månadsvisa webinarium, där aktuella forskningsprojekt som finansieras via Trafikverkets sjöfartsportfölj redovisar sina resultat.

⁴³ Uppdraget benämns numera "Horisontella samarbeten och datadelning för ökad fyllnadsgrad och transporteffektivitet"

Nr	Åtgärd	Status	Kommentar
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	Samordnaren har en nära och löpande kontakt med rederier som startar eller planerar att starta nya linjer. Arbets sättet är etablerat och uppstarten av flera nya linjer har följts på nära håll.
14	Trafikverket i samverkan med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen samlar statistik och data om sjöfarten och dess utsläpp och miljö- och klimatpåverkan.	Klar	Trafikverket har fört dialog med Naturvårdsverket och övriga berörda myndigheter om datainsamling och bevakning av sjöfartens utsläpp. Sjöfartsverket har tagit fram en metod för att med hjälp av emissionsfaktorer följa sjöfartens CO2-utsläpp. Sjöfartsverket kommer att uppdatera emissionsfaktorerna årligen, baserat på data från MRV.

OMRÅDE 4 – Infrastrukturplanering

Nr	Åtgärd	Status	Kommentar
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: Godstransporter i fysisk planering (boverket.se) Godstransporter i fysisk planering - PBL kunskapsbanken - Boverket
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 europeiska länder.	Klar	Det finns i dag inget stöd i lagrummet för att ställa krav på motprestationer i samband med investeringar i infrastrukturen. Däremot är det möjligt att frivilligt ingå avsiktsförklaringar och överenskommelser för att öka omlastningen till fartyg. Modellen har testats och utvärderats, och nya arbetssätt har inkluderats i styrande dokument för farledsinvesteringar.

Nr	Åtgärd	Status	Kommentar
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).	Klar	Åtgärden ingår i ett större utvecklingsarbete på Trafikverket kring hanteringen av behov, brister och koordinering av ÅVS:er. Nya arbetsätt testas i regionala och nationella piloter. Utvecklingsarbetet som helhet kommer att slutföras 2025.
18	Trafikverket utreder och identifierar, i samråd med andra aktörer, vilka ytor, sticksår m.m. som kräver förbättringar för att möjliggöra överflyttning och som ägs av kommun/hamn samt hur dessa kan finansieras.	Klar 2024	<p>Trafikverket har utvärderat resultaten den enkät som skickades i samband med tilläggsuppdraget om hamnarnas avgifter 2021. Nästa alla hamnar som deltog i enkäten planerar för investeringar i bland annat kombiterminaler, farleder/kajer, lagring/lasthantering, land-el och industrispår för att möta behoven. Enkäten visar att hamnar i många fall måste tacka nej till nya affärer på grund av brister i den egna anläggningen.</p> <p>Ca 20 procent av respondenterna hävdar att det finns brister i den anslutande infrastrukturen, framför allt i järnvägen. Endast ett fåtal av de svarande hamnarna har anmält intresse för trimningsmedel via näringslivspotten.</p> <p>De hamnar som ingår i TEN-T-nätverket kan ansöka om CEF-medel som en del av finansieringen. Regeringen planerar också att införa ett investeringsstöd under 2024, i syfte att underlätta investeringar för intermodala transporter. Statliga myndigheter har i övrigt inga möjligheter att betala ut stöd eller medfinansiera åtgärder som ägs av andra än staten, med undantag för kollektivtrafikanläggningar.</p> <p>Hamnarnas investeringsbehov och gränsdragningen mellan det kommunala och statliga finansieringsansvaret har också beskrivits i en underlagsrapport till inriktningsunderlaget 2024.</p>
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 kartverket Laslo, som publicerades på Trafikverkets webbplats i december 2021: https://laslo.trafikverket.se/
20	Sjöfartsverket fortsätter sin insats för sjömätning vilket ger grund för digitalisering samt optimering av farleder.	Klar	Sjöfartsverket har fortsatt sina insatser för sjömätning. Sjöfartsverket, VTI och Linköpings universitet har tagit fram ett verktyg för ruttoptimering i skärgårdsmiljö i ett projekt finansierat via Trafikverkets Fol-portföljer. Sjöfartsverket har också beslutat om en sjögeografisk strategi inklusive sjömätningar som planeras vara slutförda 2037. Sjöfartens digitalisering prioriteras även i Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Trafikverket och Sjöfartsverket kommer också att ta fram ett underlag för framtida investeringar inför kommande planrevidering, inklusive hur farleder kan optimeras med hjälp av detaljerat djupunderlag och digitalt stöd.
21	Sjöfartsverket fortsätter sitt arbete med att förbättra tillgängligheten för lotsning.	Klar	Sjöfartsverket har initierat flera insatser för att förbättra tillgängligheten för lotsning, inklusive en ny lotsutbildning och en ny rekryteringsprocess, nya mätetal och mätredskap för servicegrad, fördjupad dialog med näringslivet samt samverkan med Transportstyrelsen om nya lotsningsföreskrifter. Parallellt pågår olika initiativ kopplat till navigationsstöd från land.

OMRÅDE 5 – Staten som offentlig aktör

Nr	Åtgärd	Status	Kommentar
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.	Klar	Som utgångspunkt för arbetet har Trafikverket kartlagt hur och i vilken omfattning sjötransporter tidigare handlats upp i samband med stora infrastrukturprojekt. Därefter har arbetet samordnats med en intern översyn om att optimera massabalanser och transporter, Slutligen har åtgärden inkluderats i ett utvecklingsarbete om processer och rutiner kring massahantering inom Trafikverket. En generell inriktning för hur sjöfarten ska användas för dessa transporter kommer att införas i Trafikverkets rutiner och riktlinjer.
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 webbplats. Det har också tagits fram en informationsfilm och en informationsfolder om Vision 2045. Arbetet kommuniceras dessutom via sociala medier löpande.
24	Transportstyrelsen beslutar om ett regelverk för riskbaserad lotsning.	Klar	De nya föreskrifterna är klara och trädde i kraft den 1 december 2023.

OMRÅDE 6 – Regelutveckling och tillämpning av regler

Nr	Åtgärd	Status	Kommentar
25	Transportstyrelsen deltar i det internationella 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.

Nr	Åtgärd	Status	Kommentar
26	<p>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.</p>	Klar	<p>Trafikverket har tagit fram riktlinjer för vilken typ av transporter som i första hand ska transporteras med sjöfart istället för med dispens på väg. Riktlinjerna kommer att kommuniceras med branschen och därefter implementeras i Trafikverkets arbetssätt och riktlinjer.</p>
27	<p>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.</p>	Pågår	<p>Transportstyrelsen har bistått Regeringskansliet i bare-boat-frågan och förslaget till författningsändringar är i slutfasen.</p> <p>Utvecklingsarbetet av fartygsregistret kvarstår. Transportstyrelsen behöver ha en finansieringslösning för detta på plats innan åtgärden kan starta. Uppskattad arbetsåtgång för själva genomförandet är cirka ett år.</p>
28	<p>Transportstyrelsen kommer inom sin marknadsövervakning att se över fler områden såsom autonom sjöfart, hamnar m.m.</p>	Klar	<p>Transportstyrelsen har inom sin marknadsövervakning undersökt flera områden som påverkar sjöfartens förutsättningar. Det gäller bland annat smarta fartyg, arbets- och levnadsvillkor för sjömän, kustfartstillstånd samt finansiella möjligheter att ställa om till en mer klimatvänlig sjöfart. Myndigheten kommer även fortsättningsvis att följa och beskriva förutsättningarna för sjöfarten.</p>
29	<p>Transportstyrelsen arbetar med regelförenkling av fartygsregistrering (ex. för pråmar) samt arbetet med one-stop shop.</p>	Klar	<p>Regelförenkling: framställningen avseende regelförenklingar inom fartygsregisterområdet skickades in till Justitiedepartementet i november 2023.</p> <p>One-stop shop: Transportstyrelsen har etablerat funktionen "inflaggningslots".</p>

Nr	Åtgärd	Status	Kommentar
30	Trafikverket att i samråd med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket se över metoden för konsekvensutredningar så att de i större utsträckning tar hänsyn till hur avgifter och regler påverkar överflyttning av gods.	Klar	Under 2021 publicerade VTI rapporten "Konsekvensanalyser av justerade farleds- och lotsavgifter", där konsekvenserna av tänkbara förändringar i avgiftsmodellen analyserades. Sjöfartsverket har därefter sett över konsekvensutredningarnas innehåll och tillämpar nu bland annat exempelanlöp för att tydliggöra konsekvenserna av en förändring.
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	Planerad att genomföras under 2024.
32	Transportstyrelsen ser, när resurser medger, över möjligheten att teckna ömsesidiga avtal med vissa länder för att möjliggöra en utökad närsjöfartstrafik.	Klar	Transportstyrelsen har sett över möjligheten att teckna avtal med andra länder. Resultaten har sammanställts i rapporten Specialsjöfart som publicerades 2021 (Transportstyrelsens dnr TSG 2021-3588).
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	Punkten är fortsatt aktuell men nedprioriterad på grund av resursläget på Transportstyrelsen.
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 aktörer. 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 myndighetens system Maritime Single Window. Åtgärden är för Sjöfartsverkets vidkommande därmed hanterad.

Nr	Åtgärd	Status	Kommentar
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.

OMRÅDE 7 – Energieffektiv sjöfart

Nr	Åtgärd	Status	Kommentar
37	Transportstyrelsen verkar i internationell samverkan för minskade utsläpp från sjöfarten och luftfarten (IMO, ICAO) inkl. att verka för långsiktiga spelregler vad gäller bränslen.	Klar	Internationell samverkan är en del av Transportstyrelsens löpande arbete, där frågan om långsiktiga regler för alternativa bränslen har fångats upp.
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. Inom ramen för Trafikanalys regeringsuppdrag om att ta fram underlag till den klimatpolitiska handlingsplanen, som redovisades i september 2022, har det genomförts ytterligare myndighetsgemensamma arbeten, med fokus på styrmedel för sjöfartens omställning.
39	Trafikverket utreder i samråd med andra myndigheter hur klimat- och miljömålskraven i Miljöbalken påverkar frågan om överflyttning både som möjliggörare och som ev. hinder (jmf om krav på pråm vid byggnation i Stockholm samt vissa tak för gods i hamnar).	Klar 2024	<p>Arbetet har fokuserat på tre huvudområden: a) måttet bruttodräktighet 1350 som gränsvärde för tillståndsprövning, b) processen för handläggning av miljöprövningsärenden, c) vilka faktorer som beaktas i tillståndsprövningen. Samråd har skett med Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och länsstyrelser.</p> <p>Gränsvärdet 1350 har funnits åtminstone sedan MKB-direktivet infördes 1985. Fartygens utveckling har gjort att värdet endast delvis speglar deras miljöpåverkan. Alternativa mått har identifierats och diskuterats, men inget tydligt alternativ har fastställts. Därför föreslås en djupare analys av alternativen, förslagsvis i samband med en bredare översyn av miljölagstiftningen.</p> <p>Även förbättringar inom ramen för befintlig lagstiftning är möjliga. Trafikverket har i dialog med länsstyrelserna, som är tillsynsmyndighet, föreslagit åtgärder för snabbare och mer effektiv handläggning samt för att i prövningen bättre beakta systemperspektivet vid överflyttning från väg till sjöfart.</p> <p>Länsstyrelsernas miljö- och energiutskott har beslutat att bilda en expertgrupp för vidare arbete med samtliga tre huvudområden.</p> <p>Regeringen har i förlängningen av samordningsuppdraget gett samordnaren i uppdrag att föreslå en myndighetsportal som ska underlätta start av nya sjöfartslinjer. Handläggningen av miljöprövningsärenden kopplat till hamnverksamheter kommer även att inkluderas i det arbetet.</p>

Nr	Åtgärd	Status	Kommentar
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	Trafikverket har under 2022 arbetat med frågan om miljöstyrning 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. Det förs även en kontinuerlig dialog med IVL, som ansvarar för miljöindexet CSI.
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	Åtgärden ingår delvis i ett bredare arbete som Trafikverket och Sjöfartsverket genomfört för att beskriva möjliga avgiftslättnader för en viss typ av trafik. Parallellt har Sjöfartsverket genomfört ett internt arbete, där bland annat nuvarande frekvensrabatter setts över.
42	Trafikverket utreder hur öppna data även för sjöfarten kan användas för att öka nyttjandet och fyllnadsgraden. Samråd sker med berörda parter.	Klar	Åtgärden samordnas med Trafikverkets pågående regeringsuppdrag om horisontella samarbeten och öppna data, som delredovisades våren 2019. Uppdragets inriktning har 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.

OMRÅDE 8 – Forskning och innovation

Nr	Åtgärd	Status	Kommentar
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	Trafikverket har genomfört en översyn och uppdaterat forsknings- och innovationsplanen 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.
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 webbplats har kompletterats med information om Fol-medel och överflyttning.

Nr	Åtgärd	Status	Kommentar
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 frågan. Frågan om förkommersiell upphandling hanterades inom regeringsuppdraget om att främja intermodal järnvägstrafik, som slutredovisades 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. Något sådant arbete har ännu inte påbörjats.
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. 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 utveckla Transportstyrelsens innovationsförmåga och få bättre framdrift i frågorna.
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	Projekten STM Validation, Real Time Ferries, EfficientFlow samt Multimodal informationsdelning II är klara. Göta Älv-projektet hanteras inom åtgärd 54. 2022 beviljades Sjöfartsverket 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 Fol-budget och 9 miljoner kronor 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 tas fram av Trafikverket och Sjöfartsverket gemensamt och färdigställas inför den kommande planrevideringen.

Särskilda åtgärder för inre vattenvägar – samråd och samverkan

Nr	Åtgärd	Status	Kommentar
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 genomförts. Erfarenheter och synpunkter från deltagarna har samlats in för att bedöma behovet av fortsatta möten. I nuläget har behovet och nyttan inte bedömts vara tillräckligt stort för att motivera en fortsättning. Däremot kan frågan åter komma att aktualiseras om förutsättningarna förändras.

Nr	Åtgärd	Status	Kommentar
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 av vilka forum som kan vara aktuella att medverka i. Trafikverket har därefter gått med som medlem i Inland Navigation Europe och sitter med i organisationens styrelse.
50	Trafikverket inventerar 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 Fol-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.

Särskilda åtgärder för inre vattenvägar – infrastruktur

Nr	Åtgärd	Status	Kommentar
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.
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 åtgärder 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 löpande när konkreta behov uppstår. Det har exempelvis gjorts sjömätningar i delar av de kustområden som sedan våren 2021 är klassificerade som inre vattenvägar.
54	Trafikverket och Sjöfartsverket utreder förutsättningar för att införa ett trafikslagsövergripande informationssystem för inre vattenvägar.	Klar	Arbetet har fokuserat främst på Göta älv och Vänersjöfarten. En förstudie har tagits fram som underlag för Trafikverkets prioriteringar. Informationssystemet har därefter förts in Trafikverkets behovslista regionalt. Målet är att systemet ska vara infört senast när de nya slussarna öppnar för trafik. Fram till dess är ambitionen att Trafikverket och Sjöfartsverket gemensamt förbättrar informationen och samordningen av trafiken på och runt Göta älv, baserat på den information som redan idag finns tillgänglig.

Nr	Åtgärd	Status	Kommentar
55	Trafikverket analyserar hur torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar kan utvecklas för att bidra till ökad sjöfart.	Klar 2024	Trafikverket konstaterade i en första analys i december 2019 att det inte saknas kajinfrastruktur. Däremot är informationen om kajer utanför de större hamnarna bristfällig. Det konstaterades också att hamnarealer i urbana miljöer behöver säkerställas för att utvecklingsmöjligheterna inte ska byggas bort. Därefter har Trafikverket initierat och finansierat flera forskningsstudier som utrett frågan vidare. Trafikverket har också utvecklat ett kartverktyg som visar omlastningsplatser på inre vattenvägar, utrett och genomfört åtgärder på inre vattenvägar, påbörjat en utredning om större fartyg på Väneren samt initierat samarbetsforum och handlingsplaner för Väner- och Mälardistriktet.

Särskilda åtgärder för inre vattenvägar – regler

Nr	Åtgärd	Status	Kommentar
56	Transportstyrelsen tar fram tydlig information om vilka regler som gäller för sjöfart på inre vattenvägar inom relevanta regelområden.	Klar	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) en bedömning av hinder och förbättringsåtgärder i de olika regelverken. Del 1 och 2 är klara, del 3 och 4 bedömer Transportstyrelsen inte längre vara relevant. Frågorna kan komma att aktualiseras i samband med det kommande arbetet med att ta fram en myndighetsgemensam informationsportal.
57	Trafikverket gör en jämförelse mellan regelverk för inre vattenvägar där svenska regelverk jämförs med europeiska ut ett helhetsperspektiv.	Klar	Jämförelsen baseras på ett examensarbete Trafikverket låtit utföra samt på en kartläggning som gjorts tillsammans med den europeiska inre vattenvägsorganisationen Inland Navigation Europe (INE). Tidigare underlag och övrig publik information har också använts för den slutliga jämförelsen. Jämförelsen visar i korthet att den stora skillnaden mellan Sverige och övriga Europa är tillämpningen av lotsplikt samt lots- och farledsavgifter. Inre vattenvägar i Europa har oftast vare sig lotskrav eller farledsavgifter, och inlandsterminaler bedriver sin verksamhet och avgiftsätter utifrån andra principer än svenska hamnar. Ur ett avgiftsperspektiv jämföras inlandssjöfarten snarare med väg och järnväg än med övrig sjöfart.
58	Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket utreder vidare om de regelverk som idag finns för sjöfart fungerar eller om särskilda regelverk för inlandssjöfart krävs.	Klar	Myndigheterna bedömer det inte motiverat att införa inlandssjöfart som ett eget trafikslag eller att införa nya regelverk för just inlandssjöfart. Däremot behöver befintliga regler anpassas och utvecklas för att underlätta för trafiken på de inre vattenvägarna. Främst gäller det reglerna för lotsplikt, lots- och farledsavgifter, som påtagligt påverkar inlandssjöfartens förutsättningar. Trafikverket och Sjöfartsverket har i delredovisningen av regeringsuppdraget i mars 2023 gemensamt gett ett antal exempel på hur avgifterna skulle kunna anpassas och vilka kostnader det skulle medföra staten i form av förlorade intäkter. För att genomföra en förändring krävs emellertid politiska beslut. Samtal har även förts med aktörer i branschen om vilka behov som föreligger.
59	Transportstyrelsen möjliggör för enskilda testprojekt för trafik på de inre vattenvägarna.	Klar	Arbetet sker löpande allteftersom behov uppstår.

Särskilda åtgärder för inre vattenvägar – forskning och innovation

Nr	Åtgärd	Status	Kommentar
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	Det har hittills inte framförts några särskilda behov eller förslag från forskningsutförare eller branschaktörer, men Trafikverket har en nära kontakt med forskningsutövare och diskuterar löpande tänkbara ämnen. Det har bidragit till ett flertal forskningsprojekt under senare år. Trafikverket undersöker dessutom kontinuerligt intresset hos akademien för eventuella examensarbeten, bland annat genom att medverka som gästföreläsare vid relevanta högskoleutbildningar. Flera examensarbeten om inre vattenvägar har på det sättet initierats. Kunskap om pågående projekt sprids kontinuerligt genom Trafikverkets webinarier "Forskning till kaffet".

Särskilda åtgärder för inre vattenvägar – information och kunskapsspridning

Nr	Åtgärd	Status	Kommentar
61	Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket inrättar kontaktpersoner för trafik på inre vattenvägar	Klar	Kontaktpersoner hos respektive myndigheter är utsedda.
62	Trafikverket och Sjöfartsverket i samråd genomför utbildning av myndighetspersonal om trafik på inre vattenvägar med särskilt fokus på prämtrafik.	Klar	Frågan är relativt begränsad sett till myndigheternas övriga ansvarsområden. Det är också många olika funktioner som berörs. Därför har andra former av insatser genomförts i syfte att uppnå åtgärdens egentliga mål, nämligen att höja kunskapsnivån bland myndighetspersonalen. Trafikverket har gjort följande insatser: informerat om inlandssjöfart internt samt i de regionala godstransportråden, testat ett samarbetsforum för sjöfart och inlandssjöfart på Väner och Mälaren, ökat kunskapen genom medlemskap i den europeiska inre vattenvägsorganisationen Inland Navigation Europe samt framfört en idé om en informationsportal för uppstart av nya sjöfartslinjer (inkl. inlandssjöfart). Sjöfartsverket har genomfört en studieresa till Nederländerna och organiserat en utbildningsdag för Trafikverkets samhällsplaneringsfunktion. Transportstyrelsen har utvecklat informationen om inlandssjöfart på sin webbplats. Branschföreningen Svensk Sjöfart genomför årligen en utbildning om sjöfart för myndighetspersonal och Avatar Logistics har tagit fram ett informationsmaterial om inlandssjöfart.

Bilaga 2: Svenska och europeiska regelverk

I handlingsplanen ingår att göra en jämförelse av europeiska och svenska regelverk för inre vattenvägar (åtgärd 57). I denna bilaga redovisas jämförelsen översiktligt. Underlaget består dels av uppgifter från ett examensarbete⁴⁴, dels av information som medlemsorganisationerna i Inland Navigation Europe tillhandahållit.

Allmän översikt

Inlandssjöfarten i Europa regleras på en övergripande nivå genom ett antal direktiv. Direktiven är implementerade i olika omfattning i de olika EU-länderna. Det bidrar till att det finns vissa skillnader länderna emellan. Utvecklingen av gemensamma standarder bedrivs inom EU-organet CESNI. Vissa dokument utfärdas även av FN-organet UNECE.

Utöver den mer övergripande nivån regleras trafiken också av så kallade flodkommissioner, exempelvis Rhen-, Donau, Mosel- och Savakommissionen. I Sverige däremot är det nationella myndigheter som Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Trafikverket som ansvarar för regelverk, drift, underhåll och investeringar för de inre vattenvägarna.

Fartygens konstruktion, utrustning och trafikeringsområden

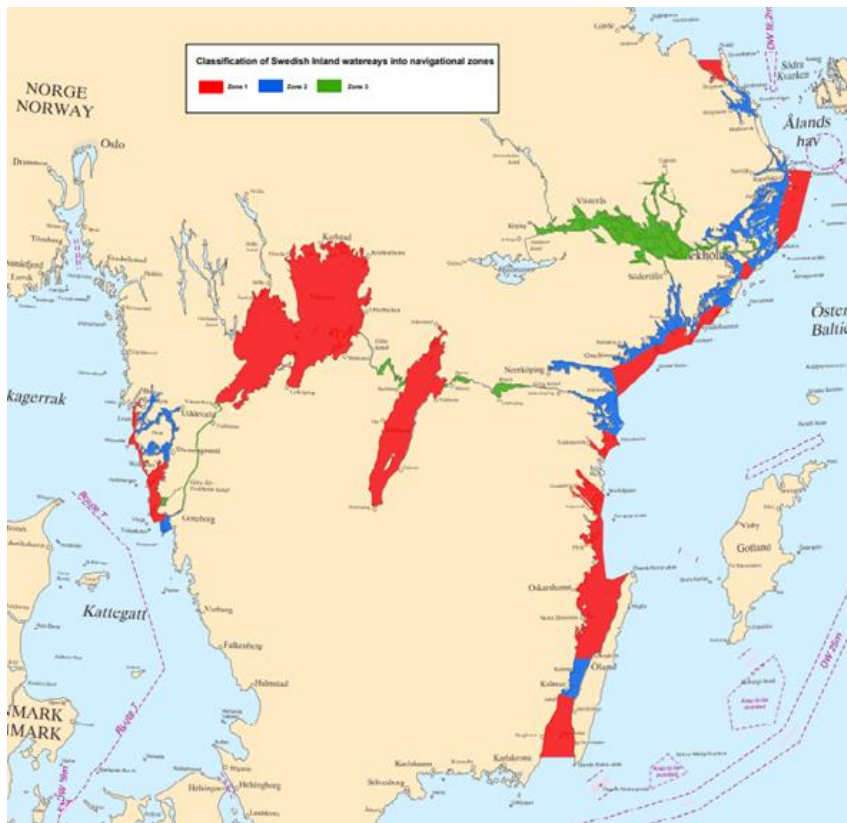
I Sverige har det tekniska direktivet, som reglerar fartygens konstruktion, implementerats fullt ut⁴⁵. Sverige har också definierat inom vilka områden dessa fartyg tillåts trafikera (se karta i Figur 6). Fartygen får på grund av sin konstruktion och utrustning inte gå i trafik utanför de definierade zonerna.⁴⁶

Därmed har Sverige, liksom ytterligare 15 europeiska länder, skapat de rent tekniska förutsättningarna för att kunna trafikera med inlandssjöfartsfartyg.

⁴⁴ Leo Dahlin och Maxim Slepov, "Faktorer som främjar prämtrafik i Sverige" (kandidatuppsats, Chalmers tekniska högskola, 2023).

⁴⁵ Direktiv 2016/1629. *Direktiv om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart*.

⁴⁶ Transportstyrelsen, "Zoner inlandssjöfart", 2023.



Figur 6. Karta över inom vilka områden i Sverige som inlandsfartyg tillåts trafikera. Fartygen får på grund av sin konstruktion och utrustning inte gå i trafik utanför de definierade zonerna.⁴⁷

Behörigheter och utbildning

Minimikraven enligt EU:s direktiv⁴⁸ är en fyraårig utbildning inklusive 12 månaders ombordtjänstgöring. Efter genomförd utbildning utfärdas en behörighet som tillåter innehavaren att tjänstgöra som befälhavare på de inre vattenvägarna utan dräktighetsbegränsning. Det krävs också praktisk examination för att få ut det så kallade Boatmaster-certifikatet.

I Sverige finns inga särskilda behörigheter eller utbildning för inlandssjöfart. Kraven är i princip samma som för övrig sjöfart, givet att fartområde och fartygsstorlek är detsamma. Det är möjligt att använda behörigheter för inlandssjöfart utfärdade av andra EU-medlemsstater även i Sverige. Det är också möjligt för svenska medborgare att genomföra de utbildningar för inlandssjöfart som finns i övriga Europa.

⁴⁷ Transportstyrelsen, "Zoner inlandssjöfart", 2023.

⁴⁸ Direktiv 2017/2397. *Direktiv om erkännande av yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart* samt Direktiv 2009/100/EG. *Direktiv om ömsesidigt erkännande av fartcertifikat för fartyg i inlandssjöfart.*

Bemannning

Inom EU finns ingen gemensam reglering gällande besättningens storlek och sammansättning för inlandssjöfartsfartyg. Däremot utfärdar vissa av flodkommissionerna bindande föreskrifter, exempelvis Rhen-kommissionen. Det finns också icke-bindande dokument utfärdade av UNECE.

I Sverige bedöms behovet av bemanning på samma grunder som övrig sjöfart. Vilka krav som ställs beror bland annat på fartygets storlek, fartområde och verksamhet. Kraven för det enskilda fartyget specificeras antingen i bemanningsföreskrifter eller i ett särskilt säkerhetsbesättningsbeslut.

I grund och botten gäller samma vilotidsregler i Sverige som i övriga Europa. Bemanningskraven är i stor utsträckning kopplad till fartygens operation, både i Sverige och övriga europeiska länder.

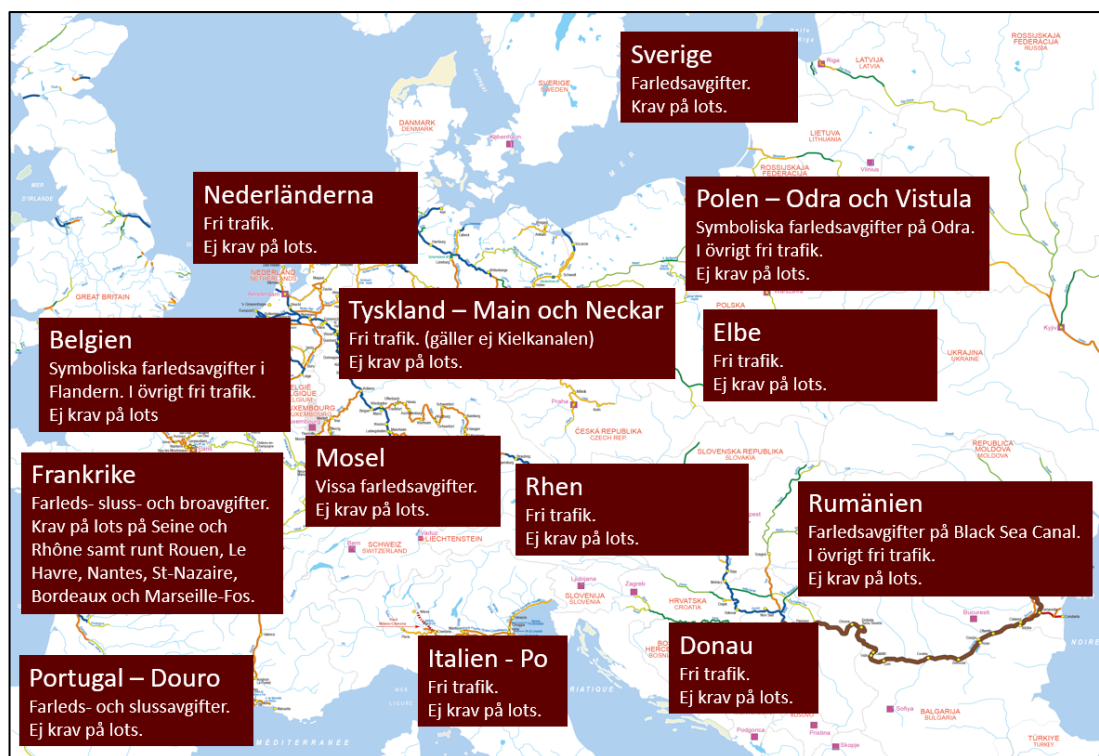
Lotsplikt

I Europa finns inga generella krav på att anlita lots på de inre vattenvägarna. Däremot kan det krävas särskilda certifikat i vissa områden på exempelvis Rhen och Elbe för att få framföra inlandssjöfartsfartygen. Om befälhavaren saknar giltiga certifikat krävs lots ombord. Krav på lots gäller också om fartyget går i trafik i mer än 18 timmar per dygn och besättningens numerär inte är anpassad för en sådan verksamhet. Det föreligger också lotsplikt i vissa av de områden där inlandssjöfarten blandas med havsgående sjöfart, så kallade "mixed areas". I vissa svårnavigerade områden finns möjlighet att på frivillig basis anlita lots.

I Sverige gäller samma skyldigheter för inlandssjöfarten som för övrig sjöfart. Det innebär att befälhavare på inlandssjöfartsfartyg som överstiger en viss storlek är skyldiga att anlita lots för att få trafikera de inre vattenvägarna. Det är möjligt att ansöka om dispens enligt ett särskilt förfarande. Det är också möjligt för ett rederi att under vissa förutsättningar själva utbilda och examinera befälhavare för lotsdispens.

Farledsavgifter

I Sverige belastas inlandssjöfarten liksom övrig sjöfart av farledsavgifter. I floder och kanaler i Tyskland, Belgien och Nederländerna tillämpas inga farledsavgifter alls. I vissa andra länder, som exempelvis Frankrike, Polen och Rumänien förekommer vissa trafikeringsavgifter. För en karta över förutsättningarna i de olika länderna, se Figur 7.



Figur 7. Karta över hur avgifter och lotsplikt tillämpas på Europas inre vattenvägar (källa: Inland Navigation Europe⁴⁹).

Farledsstandarder

Enligt TEN-T-förordningen ska de inre vattenvägarna i nätverket kunna trafikeras av fartyg med ett djupgående på minst 2,50 meter. Höjden under broar ska vara minst 5,25 meter.⁵⁰

De inre vattenvägarna i Sverige är överlag dimensionerade för havsgående fartyg. De uppfyller därmed förordningen med god marginal.

Flodinformationssystem

Inre vattenvägar som ingår i det transeuropeiska nätverket (TEN-T) omfattas av krav på flodinformationssystem, så kallade River Information System (RIS).⁵¹ Skyldigheten gäller endast länder med inre vattenvägar sammankopplade med andra länder. Sverige omfattas därmed inte av kravet på flodinformationssystem. Vissa länder, som exempelvis Portugal, har infört det på frivillig basis.

⁴⁹ Inland Navigation Europe, "Inland Navigation Europe", 2024.

⁵⁰ Avser ej öppningsbara broar.

⁵¹ Direktiv 2005/44/EG. *Direktiv om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen.*

Det styrande direktivet är för närvarande under omarbetning. Frågan om att utöka kravet att omfatta samtliga medlemsländer med inre vattenvägar har då lyfts. Det har emellertid inte beslutats om någon förändring.

Bilaga 3: Nya sjöfartslinjer – några exempel

Under arbetet har uppstarten av nya linjer kunna följas på nära håll. Var och en av haft sina specifika utmaningar och möjligheter. Nedan följer några exempel.

Containerpendel på Mälaren

I maj 2021 planerade ett tyskt rederi att starta en ny trafik mellan Norvik och Västerås. Transporterna var tänkta att utföras med ett renodlat inlands-sjöfartsfartyg som rederiet tog upp från Europa. Bristande kundunderlag i kombination med höga, initiala kostnader, främst på grund av statliga avgifter, ledde till att fartyget endast gjorde en resa. Därefter togs det åter tillbaka till de europeiska marknaderna.

Förbifart Stockholm

I samband med projektet Förbifart Stockholm handlade Trafikverket upp totalt tio kontrakt för sjöfartslogistiken. Dessutom genomfördes ett omfattande arbete för att etablera nödvändiga hamnanläggningar. Från slutet på 2020 till slutet på 2023 transporterade Trafikverket cirka 6 miljoner ton byggmassor med sjöfart. Kostnaden blev uppskattningsvis till cirka 50 procent lägre jämfört med landtransport samtidigt som vägnätet inte belastades av tillkommande tunga transporter. Lastkapaciteten för ett fartyg motsvarade cirka 67 lastbilar.

Projektet startade redan 2014 och beräknas generera totalt cirka 20 miljoner ton byggmassor, varav cirka hälften fraktas med fartyg.

Farligt avfall på Göta älv

Under 2022 inledde ett svenskt rederi och en svensk varuägare ett samarbete i syfte att frakta farligt avfall mellan Göteborg och Vänersborg med fartyg istället för på väg. Långa beslutsprocesser kring hamntillstånd och inflaggning av fartyg ledde till så pass kraftiga förseningar att projektet fick läggas ner.

Transporter av CCS Stockholm-Mälardalen

I en nyligen genomförd studie har förutsättningarna för en lagringsanläggning för infångad Co₂ undersökts. Tanken är att transportera infångad Co₂ från olika verksamheter i Mälardalsområdet till Stockholm-Norvik för mellanlagring. Därifrån ska Co₂:n transporteras vidare till olika slutförvaringsanläggningar i exempelvis Nordsjön. De totala godsvolymererna uppskattas till cirka 2,5 miljoner ton 2030. Om

projektet realiseras kommer ett helt nytt transportsystem byggas upp i området, till stor del baserat på sjötransporter.

Sjövägen ett alternativ till E6:an

Ett större containerrederi startade 2019 en ny linje längs svenska västkusten. Målet var att flytta gods som transporteras på E6:an till Norge från väg till sjöfart. Genom att kombinera den nya linjen med en anknytande öst-västlig linje till Finland hoppades rederiet också kunna avlasta vägnätet mellan svenska västkusten och Kapellskär. Linjen utvecklades inte som rederiet hoppats och lades till slut ner. En bidragande orsak var enligt rederiet de låga vägavgifterna i Sverige. En annan orsak var sannolikt att de basvolymen som utlovats från transportköparna inte infriades.

Bulksjöfart en möjliggörare

Ett annat intressant upplägg stod ett svenskt bulkrederi för. Det baserades på ett flöde av restprodukter från skogsproduktionen i Småland till värmekraftverk i Köpenhamnsområdet. Flisen transporterades från början med lastbil till depå i Småland, för mellanlagring och omlastning för vidare lastbilstransport till Köpenhamnsområdet. Rederiet erbjöd istället mellanlagring i Kalmar hamn, för vidare transport med fartyg till dansk hamn. På detta sätt kunde det gods som tidigare transporterades med enskilda lastbilstransporter istället transporteras i lös form med fullastade bulkfartyg. Upplägget, som startade 2019, är både energi- och kostnadseffektivt och har också bidragit till ett mervärdeskapande logistikupplägg.

Avlastning av vägar runt Stockholm

Ett nystartat svenskt rederi tog under 2019 fram ett nytt transportkoncept för kustsjöfart. Basen var det gods som transporteras till och från Finland och Baltikum med lastbil via färja i Kapellskär. Genom en anslutande roro-linje mellan Kapellskär och Norrköping ville rederiet erbjuda ett alternativ till vägtransporten genom det tungt trafikerade Stockholmsområdet. I konceptet ingick anslutande intermodala järnväglösningar i Norrköpings hamn, för vidare transport till och från länder i övriga Europa. Projektet har dragit ut på tiden, men rederiets ambition är fortfarande att starta igång trafiken.

Nära samarbete gav nytt transportupplägg

Ett större svenskt skogsbolag utvecklade tillsammans med en av sina samarbetspartners under 2023 ett nytt transportkoncept för transporter av pappersmassa. Genom att utveckla terminalen i Göteborg kunde den pappersmassa som tidigare körts med lastbil och på järnväg från ostkusten istället transporteras med bulkfartyg direkt till Göteborg. Där lastas pappersbalarna om för vidare export ut i världen.

Varje fartygstransport kan enligt bolaget lasta upp till 5600 ton, vilket ska motsvara runt 140 lastbilar.

Överflyttning av gods till och från Mälardalen

Ett område av särskilt intresse är godsstråket mellan södra Sverige och Stockholm-Mälardalen. Här transporteras dagligen stora volymer gods till och från Europa på väg, antingen via Öresundsbron eller via hamnarna i Skåne.

Affärsidén med den nya ro-ro-linjen var att erbjuda ett alternativ för dessa transporter. Genom dagliga avgångar mellan Nynäshamn och Rostock hoppades rederiet locka fler transportköpare att välja sjöfart. Trailers både med och utan chaufförer kunde transporteras med de två ro-pax fartygen. Trafiken startade i augusti 2020 men upphörde i januari 2022 på grund av otillräcklig godsutveckling. Effekterna av pandemin och kraftigt ökande bränslepriser påverkade sannolikt beslutet.

Ny linje kan få Mälarsjöfarten att lyfta

Ett av de mest lovande initiativen på senare tid är ett svenskt rederi som planerar att starta en ro-ro-linje mellan Mälaren och södra Östersjön. Tillväxten på trailermarknaden i området bedöms god, vilket ligger till grund för den nya trafiken.

I avvaktan på att de nya slussarna i Södertälje ska bli färdigställda har rederiet startat trafiken med ett nyförvärvat ro-ro-fartyg på sträckan Södertälje – Gdynia. Målet är att med ett nybyggt, miljöanpassat fartyg dimensionerat för slussen i Södertälje utöka trafiken till hamnarna i Mälaren.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se