TRAFIKVERKET

Rapport Handlingsplan

För inrikes sjöfart och närsjöfart
62 åtgärder för ökad inrikes sjöfart närsjöfart 2019

Regeringsuppdrag n2018/04482/ts

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

Dokumenttitel: Handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart
Författare: Pia Berglund
Dokumentdatum: Handlingsplan 2019

Ärendenummer: TRV2018/92361
Version: 0.1

Publikationsnummer: 2019:111
ISBN: 978-91-7725-464-5

Innehåll

SAMMANFATTNING 2
1. Uppdraget 4
1.1 Regeringsuppdraget 4
1.2 Syfte 5
1.3 Metod och avvägningar 5
1.4. Inriktning för arbetet 6
2. Nuläge 8
2.1 Godstransportmarknaden 8
2.2 Sjöfartsmarknaden 9
2.2.1 Sjöfart är internationell till sin karaktär 9
2.3 Aktörer på marknaden 12
2.4 Energieffektiv sjöfart 14
2.4.1 Om sjöfartens energieffektivitet 14
2.4.2 Förslag för att möjliggöra ett energieffektivt samhälle och en grönare sjöfart 15
2.5 Sjöfarten som transportval 17
3. Vägen framåt 20
3.1 Målsättning för arbetet 20
3.2 Samverkan och information 21
3.3 Regler 21
3.4 Infrastruktur 22
3.4.1 Infrastrukturens påverkan på överflyttning 25
3.5 Barriärer för marknadstillträde 26
3.5.1 Möjligheter att bedriva rederi generellt 27
3.6 Transportköpare och transportsäljarens roll för ökad överflyttning 28
3.6.1 Att lära från framgångsrika exempel 29
3.7 Forskning och innovation 29
4 Det fortsatta arbetet 30
5. Åtgärdsförslag för att stärka inrikes sjöfart och närsjöfart 31
BILAGA 1 – Forskning och innovation 36
Referenslista 40

SAMMANFATTNING

Regeringens godstransportstrategi ”Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi” (2018) slår fast ett antal föreslagna insatser som ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, att näringslivets konkurrenskraft stärks samt att en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart främjas. Regeringen beslutade i anslutning till godstransportstrategin om 13 regeringsuppdrag för att uppfylla dessa mål. Ett av dessa uppdrag var att inrätta en nationell samordnare för att främja inrikes sjöfart och närsjöfart. Regeringens bedömning är att det krävs en flerårig satsning på samordning för att ta tillvara sjöfartens potential. En av huvuduppgifterna för den nationella samordnaren är att i dialog med berörda aktörer utarbeta och verkställa en handlingsplan som främjar inrikes sjöfart och närsjöfart, och som också främjar energieffektiva lösningar med låga utsläpp. Det är denna handlingsplan som läggs fram i denna rapport.

Sjöfarten verkar inte isolerat från andra trafikslag utan utgör ofta en del av en logistikkedja. Det är därför viktigt att arbetet med att stärka sjöfarten också samordnas, med övriga regeringsuppdrag som regeringen har beslutat om inom ramen för godstransportstrategin. Detta rör främst uppdragen om intermodalitet och bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg, uppdraget att kartlägga och analysera godstransporter i den fysisk planering samt uppdraget om horisontella samarbeten och öppna data för ökad fyllnadsgrad. Vikten av samordning har också lyfts av flera aktörer i samband med utformandet av denna handlingsplan.

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

Sjöfartens största fördel är att det finns ledig kapacitet både i hamnar och i farleder. Dessutom finns det rederier som vill satsa på nya rutter för både inrikes sjöfart och närsjöfart. Sjöfarten är, rätt utnyttjad, ett energieffektivt trafikslag och kräver betydligt mindre energi per transporterat ton gods än motsvarande transport på väg. Detta är viktigt inte minst med tanke på målsättningen att skapa en fossilfri fordonssektor, och tillgången till fossilfria bränslen är dessutom begränsad. Sjöfarten har en hel del utmaningar kopplat till bland annat transporternas längre ledtider, färre avgångar och ojämnare transportflöden än lastbilen som är mycket flexibel. Dessutom medför intermodala sjötransporterextra omlastningar. Trots detta är intresset för att använda sjöfarten växande. Motivet är oftast att sjöfarten kan bidra till positiva miljöeffekter. Det finns idag stor kunskap om vad som krävs för att öka sjöfartens andel av godstransportarbetet både inrikes och utrikes. Det rör bland annat åtgärder som målsättningar för överflyttning, styrmedel och avgifter, regelförenklingar, justeringar i infrastruktur samt forsknings- och innovationsstöd.

Nu gör de statliga aktörerna en gemensam kraftsamling och föreslår 62 i denna handlingsplan åtgärder för att stärka inrikes sjöfart och närsjöfart. Åtgärderna omfattar förslag som kan göra skillnad såväl på lång sikt som på kort sikt. Ingen av åtgärderna kommer av egen kraft att leda till att gods kan flyttas över till sjöfart, utan många åtgärder måste genomföras för att kunna åstadkomma en förändring. Vissa av åtgärderna förutsätter också att respektive part har tillräckligt med resurser för att kunna prioritera de åtgärder som föreslås. De parter som nu har gjort åtaganden i planen är

Boverket, Energimyndigheten, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Vinnova, Fossilfritt Sverige, Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket. Arbetet har präglats av stor entusiasm och öppenhet, vilket ger goda förutsättningar inför det fortsatta arbetet. Andra aktörer såsom transportköpare, hamnar, rederier, kommuner och regioner har på olika sätt gjort inspel till denna handlingsplan. Dessa inspel har sedan stämts av mot de åtgärdsförslag som förts fram för att säkerställa att åtgärderna möter de behov som finns. Denna första version av handlingsplanen ska ses som en början på ett arbete som ska pågå under en längre tid.

Fokus ligger inledningsvis på att få igång samråd och samverkan mellan alla de parter som har identifierats som nyckelaktörer. Dessa samråd kommer att fortsätta under arbetets gång. Denna handlingsplan är en första version, som kan kommer justeras och uppdateras genom att åtgärder formuleras om, tillkommer eller tas bort under arbetets gång. Handlingsplanen kommer att uppdateras årligen av Trafikverket i samråd med berörda aktörer.

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

1. Uppdraget

1.1 Regeringsuppdraget

Regeringen beslutade genom den nationella godstransportstrategin, som antogs i juni 2018, att en nationell samordnare för ökad inrikes sjöfart och närsjöfart skulle utses och att denne skulle vara placerad på Trafikverket. Trafikverket fick sedan i augusti 2018 ett regeringsuppdrag med specificerade uppgifter och tidpunkter för leveranser i samband med att funktionen nationell samordnare infördes.

Samordnaren ska:

- Främja en väl fungerande och effektiv inrikes sjöfart och närsjöfart och förbättra förutsättningarna för överflyttning av godstransporter från väg.

− Initiera och främja samverkan mellan berörda aktörer, inklusive europeiska aktörer, och tillhandahålla ett forum för dialog och samarbete, såväl mellan aktörerna och regeringen som mellan aktörerna.

− I dialog med berörda aktörer, utarbeta och bidra till att verkställa en handlingsplan som främjar inrikes sjöfart och närsjöfart, som också främjar energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och föroreningar av såväl luft som vatten.

− Ha en kunskapsspridande funktion och föra dialog med transportköpare, speditörer, hamnar, kommuner, rederier, transportföretag och andra relevanta aktörer om möjligheterna att på olika sätt stimulera en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart.

− Göra berörda aktörers arbete för att främja inrikes sjöfart och närsjöfart synligt, utmanande och inspirerande för andra och stimulera fler aktörer till att bidra till arbetet. I detta ingår att översiktligt sammanställa och beskriva aktörernas arbete och utifrån det identifiera goda exempel.

− Analysera hur torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar, inklusive kajer i stadsmiljö, kan utvecklas för att bidra till ökad sjöfart, ökad hamnkapacitet och produktivitet, minskad trängsel, minskad klimat- och miljöpåverkan samt regional utveckling, och vilka aktörer som har ansvar för eventuella åtgärder som föreslås. Analysen ska även omfatta kopplingen till infrastrukturinvesteringar. Eventuella åtgärder får inte vara förslag på nya större investeringar.

Vid genomförandet av uppdraget ska samordnaren inhämta synpunkter från relevanta myndigheter och andra aktörer, till exempel det nationella godstransportrådet, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Boverket, Statens energimyndighet, Verket för innovationssystem (Vinnova), berörda transportköpare, transportsäljare, Sveriges hamnar, Svensk sjöfart, kommuner samt Sveriges Kommuner och Landsting (SKL). Nationella godstransportrådet och Trafikanalys ska hållas informerade.

Trafikverket ska redovisa den del av uppdraget som rör handlingsplanen till Regeringskansliet senast den 31 maj 2019.

Trafikverket ska redovisa den del av uppdraget som rör analys av torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar till Regeringskansliet) senast den 31 december 2019.

Trafikverket ska årligen, senast vid utgången av mars månad, redovisa uppdraget till Regeringskansliet.

Trafikverket ska slutredovisa uppdraget till Regeringskansliet senast den 30 juni 2024.

1.2 Syfte

Godstransportstrategin anger att: ”*Inrikes sjöfart och närsjöfart har potential att avlasta väginfrastrukturen, minska andelen kortväga lastbilstransporter och därmed minska trängseln på vägarna. Det gäller bland annat vid större byggprojekt runt och i storstäderna. En stor potential finns i närsjöfartslösningar baserade på slingor som knyter ihop svenska inlands- och kusthamnar med andra europeiska hamnar*.” Regeringen bedömer att det krävs en flerårig satsning på samordning för att ta tillvara sjöfartens potential och har därför angett att uppdraget ska pågå under sex år.

Den handlingsplan som nu redovisas ska föreslå åtgärder som främjar den inrikes sjöfarten och närsjöfarten samt energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och föroreningar av såväl luft som vatten. Handlingsplanen ska tas fram i dialog med berörda aktörer.

1.3 Metod och avvägningar

En nationell samordnare kan naturligtvis inte ensam åstadkomma en förändring av godsflödena från väg till sjöfart. Det kommer att krävas en nationell kraftsamling och inblandning av många aktörer såsom transportköpare, transportsäljare, rederier, hamnar, kommuner och regioner, myndigheter samt akademin. Först när alla drar åt samma håll kommer vi att kunna åstadkomma en förändring. Metoden bygger på den som har använts inom ramen för Fossilfritt Sverige, det vill säga att alla som vill vara med behöver dela ett gemensamt mål; i detta fall målet om att flytta gods från väg till sjöfart. Alla involverade behöver även se över vad de själva kan bidra med för att nå det målet. Denna metod har varit mycket framgångsrik för Fossilfritt Sverige och bedöms lämplig även för detta uppdrag.

Denna handlingsplan utgör ett av flera uppdrag inom ramen för godstransportstrategin som alla är nödvändiga för att tillsammans nå de politiskt uppsatta målen för Sveriges godstransporter. Det är därför viktigt att arbetet med att stärka sjöfarten också samordnas med övriga regeringsuppdrag som regeringen har beslutat om inom ramen för godstransportstrategin. Detta rör främst uppdragen om intermodalitet och bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg, uppdraget om fysisk planering samt uppdraget om horisontella samarbeten.

Dialog har bland annat skett genom en myndighetsgrupp som upprättats för att ta fram åtgärdsförslag till handlingsplanen. Gruppen består av representanter för Trafikverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Energimyndigheten, Boverket, Vinnova samt Sveriges Kommuner och Landsting. Metoden innebär att varje myndighet i första hand tar fram förslag på hur de kan bidra till att uppnå målet att främja inrikes sjöfart och närsjöfart, samt energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och föroreningar av såväl luft som vatten.

Ytterligare möten har skett med kommuner och regioner samt med rederier, hamnar och transportköpare, både enskilt och genom branschorganisationer. Den korta tiden för att ta fram handlingsplanen har emellertid begränsat möjligheterna till ett längre och djupare beredningsarbete med dessa parter.

En nära kontakt har också etablerats med akademin, där det pågår många projekt som är relevanta för detta uppdrag.

Med hänsyn till den korta tiden för uppdraget innehåller handlingsplanen i sin första version 1.0 heller inga tidsangivelser för de föreslagna åtgärderna och åtagandena. Tidsangivelser kommer att göras under hösten 2019 i samarbete med de andra berörda myndigheterna och aktörerna.

Handlingsplanen kommer sedan att uppdateras i samband med den årliga rapporteringen till regeringskansliet.

1.4. Inriktning för arbetet

Som grund för det fortsatta arbetet med att ta fram handlingsplanen har följande principer lagts fast:

1. *Ta fasta på redan framtagna rapporter och rekommendationer*

Det finns redan många analyser och rapporter som handlar om möjligheten till överflyttning till sjöfart samt hur vi kan få en energieffektiv sådan. Detta uppdrag utgår ifrån dessa rapporter och rekommendationer. Den främsta rapporten är det regeringsuppdrag som togs fram av Sjöfartsverket 2016 under namnet ”Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige.”

2. *Gemensamt ägarskap*

För att åstadkomma en överflyttning kommer det att krävas att många olika parter bidrar. Det är därför av stor vikt att alla dessa parter känner ett gemensamt ägarskap för handlingsplanen.

3. *Analysera möjliggörare likväl som hinder*

Många av de rapporter som redan tagits fram belyser framförallt de hinder som finns för överflyttning till sjöfart. Men det är viktigt att också dra lärdom av de fall där sjöfarten har fungerat väl samt identifiera vad som har möjliggjort detta.

4. *Satsa på lågt hängande frukter*

Det har länge funnits ett önskemål bland många parter att använda vattenvägarna i en större utsträckning, men någon större förändring har trots det inte skett. Det är därför viktigt att prioritera så kallade lågt hängande frukter som kan göra skillnad på kort sikt samtidigt som vi också lägger fokus på de större förändringar som krävs på systemnivå för att åstadkomma en överflyttning av gods till sjöfarten i större omfattning.

5. *Engagera regioner och kommuner*

Många av vinsterna med att nyttja vattenvägarna mer effektivt kommer att uppnås på lokal nivå, exempelvis mindre trängsel på vägarna och bättre luft för dem som bor i städer där tungtrafiken minskar. Det är därför av stor vikt att regioner och kommuner engageras i arbetet. Flera regioner och kommuner har numera också egna godstransportstrategier som belyser just frågan om bättre nyttjande av sjöfarten för godstrafik. Många av Sveriges kommuner är också ägare till hamnar och på så sätt viktiga aktörer i sammanhanget.

6. *En egen handlingsplan för inre vattenvägar*

Att nyttja våra inre vattenvägar har länge varit ett prioriterat politiskt mål och många åtgärder har vidtagits för att så ska ske – inte minst genom lagstiftning i frågan. Trots detta har nyttjandet av våra inre vattenvägar inte ökat. Den nationella samordnaren kommer att lägga fokus särskilt på frågan om nyttjandet av de inre vattenvägarna.

7. *Våga pröva*

Det är viktigt att initiativ för att flytta över gods till sjöfarten uppmuntras av inflytelserika aktörer, inte minst myndigheter. Detta kan gälla exempelvis att pröva nya rutter eller att främja nyttjande av nya typer av fartyg. Nya eller förändrade regelverk och affärsmodeller kan prövas och lärdomar kan dras till nytta för fler aktörer framöver.

8. Halvtidskonferens 2021

Uppdraget som nationell samordnare löper över sex års tid, och för att behålla engagemanget hos alla inblandade kommer en halvtidskonferens att ordnas år 2021. Fokus för halvtidskonferensen kommer att läggas vid information och kunskapsspridning.

2. Nuläge

2.1 Godstransportmarknaden

Behovet av att nyttja sjöfarten mer effektivt stöds bland annat av Trafikverkets basprognos för år 2040 som pekar på en ökning av transportarbetet med 64 procent jämfört med år 2012. Basprognosen indikerar en fördubbling av transportarbetet för sjöfarten från 40 miljarder tonkilometer år 2012 till 76 miljarder år 2040. Prognosen omfattar både inrikes och utrikes sjöfart. För att sjöfarten ska klara av dessa godsvolymer kommer det att bli avgörande att säkerställa tillräcklig kapacitet och andra viktiga förutsättningar inom sjöfarten. Det kommer också att bli viktigt att säkerställa att godset kan transporteras inom ramen för de klimatmål som har satts upp för den inrikes sjöfarten.

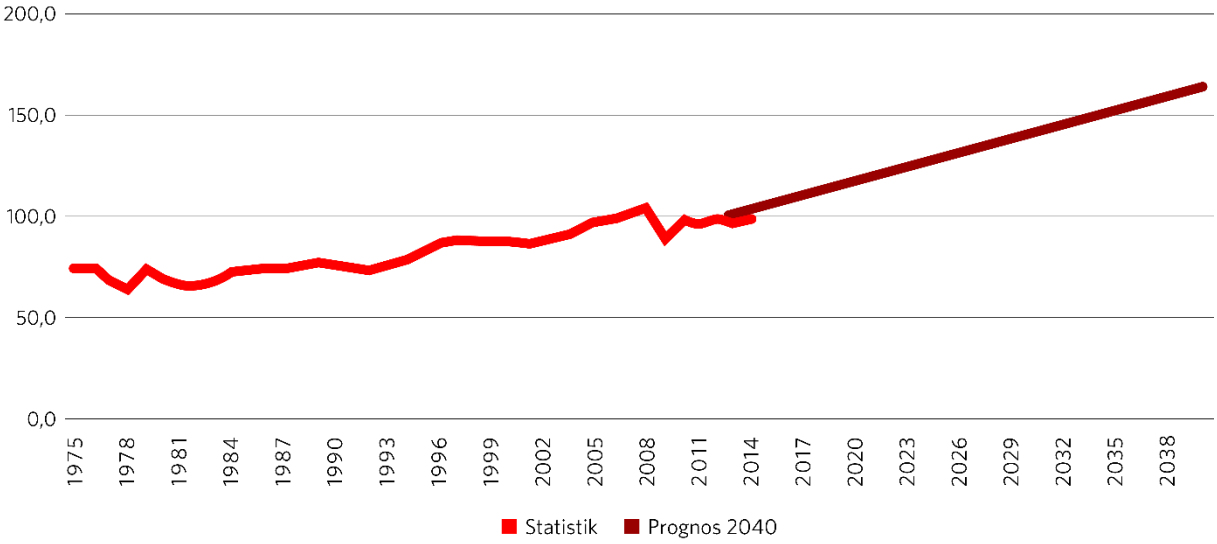


Bild 1. Prognos för godstransporter 2040 -Trafikverkets Basprognoser 2018.

Trafikanalys årliga sjöfartsstatistik visade år 2017 att mycket gods redan nu transporteras med sjöfart. Under 2017 hanterades totalt 175 miljoner ton gods i de svenska hamnarna, vilket är en ökning med 2 procent jämfört med föregående år. Fördelningen mellan import- och exportflöden är tämligen jämn. Fördelningen var flytande bulk (37 %), torr bulk (16 %) , containergods (7 %), roll-on-roll-off (roro)-gods (25 %) och annan last såsom skogs-, järn- och stålprodukter (10 %). Kvantiteterna av flytande bulk, containrar och järnvägsvagnar minskade medan roro-gods och annan last ökade jämfört med tidigare år. I detta uppdrag ingår att öka andel gods som fraktas med hjälp av sjöfarten och rapporter om fyllnadsgrad, SSPA 2018, tyder på att det finns ett utrymme för ökade andel fraktat gods redan i befintliga sjötransporter.

Hälften av den svenska godshanteringen utfördes i de fem största hamnarna: Göteborg, Brofjorden, Trelleborg, Malmö och Luleå.

Trafikanalys visar vidare att transportarbetet med utrikes gods på svenskt vatten år 2017 uppgick till 29 miljarder tonkilometer. Detta låg i nivå med året innan. Medeltransportsträckan med utrikes gods på svenskt vatten var 190 kilometer. Transportarbetet med inrikes gods uppgick under år 2017 till 7 miljarder tonkilometer. Detta var en ökning från året innan med 3 procent. Medeltransportsträckan med inrikes gods var 587 kilometer. Av detta kan vi se att det inrikes godset redan idag fraktas tämligen långa distanser medan det utrikes godset av statistiken att döma använder närmaste svenska hamn. Vi bedömer att det finns möjligheter att skapa incitament för att en större andel av

godsets totala transportsträcka ska ske sjövägen, genom exempelvis styrmedel. Dessutom ser exempelvis Region Skåne över möjligheten att använda det som kallas för ”förlängda sjöben” för att få fler fartyg att gå ända fram till slutkonsumenten istället för att som idag lasta av godset i någon av Skånes hamnar för att sedan låta det transporteras med lastbil över landet. Mycket av det gods som kommer in i Sverige är av ren transitkaraktär och går genom landet och vidare till exempelvis Norge.

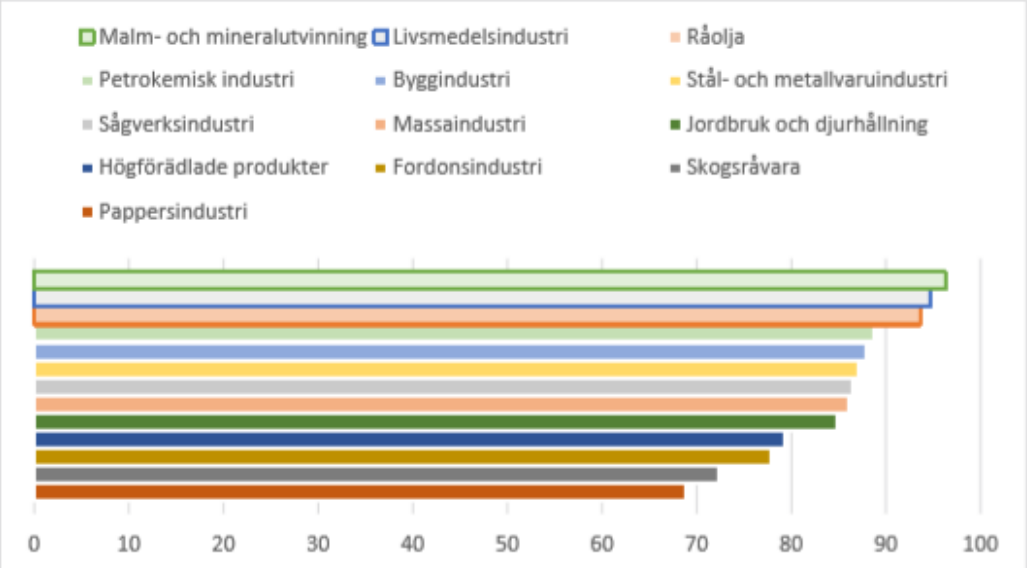
Under 2017 transporterades totalt 326 000 ton gods på inre vattenvägar. Det motsvarar 3 procent av de totala inrikes godstransporterna. En majoritet av godset på inre vattenvägar utgjordes av jord, sten, grus och sand. Transportarbetet uppgick till 12 miljoner tonkilometer. Medeltransportsträckan var 37 kilometer, jämfört med 57 kilometer året innan.

2.2 Sjöfartsmarknaden

2.2.1 Sjöfart är internationell till sin karaktär

Under de senaste åren har tillväxten i världsekonomin och den internationella varuhandeln drivit på efterfrågan av sjötransporter. Den internationella varuhandeln påverkades kraftigt av finanskrisen i slutet av 2008, vilket blev kännbart även för sjöfarten; medan den internationella varuhandeln tidigare har vuxit betydligt snabbare än bruttonationalprodukten (BNP), har den under de senaste åren utvecklats i takt med eller långsammare än BNP. Trafikanalys årliga rapport om svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation (2017) indikerar att denna trend kan komma att få långsiktiga konsekvenser för sjöfarten på den globala marknaden med sviktande efterfrågan.

Under 2015 transporterades för första gången över 10 miljarder ton gods med fartyg världen över. Det motsvarar 80 procent av den internationella varuhandeln. Sjötransporterna motsvarade globalt sett 53,6 miljarder tonkilometer, vilket var en ökning med 2 procent jämfört med året innan. Sjöfarten är det dominerande trafikslaget för svensk utrikeshandel. Sammanfattningsvis kan det sägas att mellan 80 och 90 procent av transportvolymen av gods till och från Sverige transporteras i kedjor som innehåller fartygstransporter någon del av sträckan. Trafikanalys visar vidare att sjöfarten fungerar oaktat varuslag, vilket är viktigt att ha i åtanke när vi analyserar möjligheten att öka andelen gods för inrikes sjöfart och närsjöfart. I bild 2 ser vi de olika trafikslag som någon av gång av transporten använder sjöfarten.



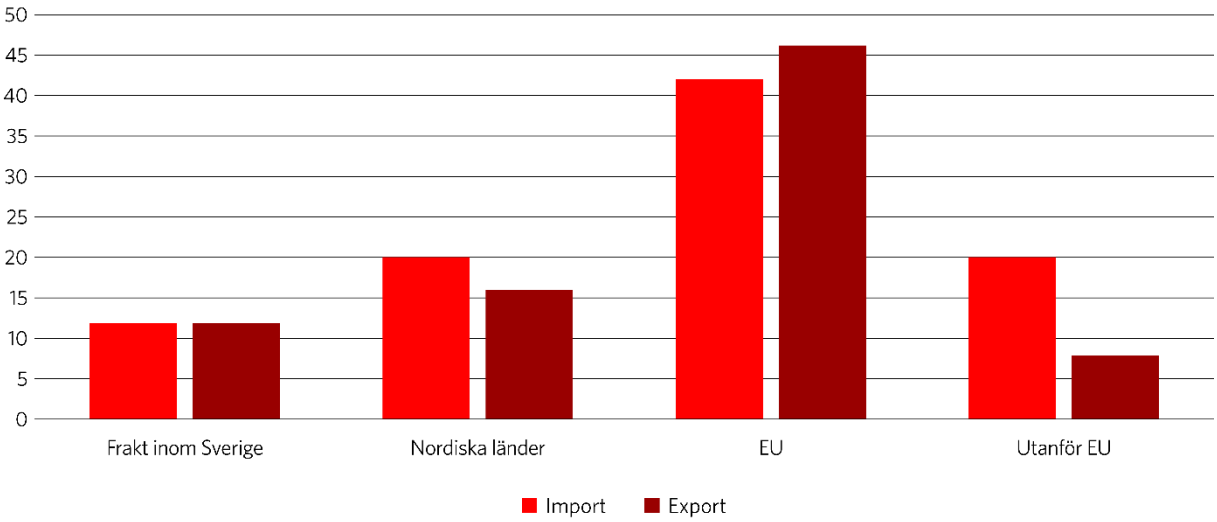
Figur 1 Beräknad andel (tonkm) av export- och importgods som någon gång under transportkedjan går med fartyg. År Beräknat med Samgods version 1.1.1 (år 2014).

Bild 2: Varuslag som går med sjöfart någon gång av transportkedjan. Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2017, Trafikanalys Rapport 2017:15

2.2.1 Närsjöfart

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

En stor andel av godset som fraktas mellan länder har slutdestination inom Europa, och majoriteten av detta gods transporteras redan idag via sjöfart. I Trafikanalys årliga sjöfartsstatistik för 2017 ser fördelningen ut som följer av tabell 1.



Tabell 1 Jämförelse av vad det gods som lossas eller lastas i våra svenska hamnar har för destinations- eller avsändarland. Trafikanalys årliga sjöfartsstatistik 2017 (Trafikanalys 2018).

Tabell 1 visar att den lossade godsmängden fortsatt är större än den lastade; 94 miljoner ton importerades och 82 miljoner ton exporterades år 2017 inom Sverige. Majoriteten av både det lastade och lossade godset går till våra grannländer och till länder inom EU.

Det finns idag många linjer med tidstabellsbunden trafik från olika svenska hamnar till andra europeiska hamnar för rullande gods, container, samt för annan typ av förpackningar och gods som kan lyftas. Det förekommer även andra, mer anpassade, lösningar för specifika industrikunder som har exempelvis skrymmande last

Flytande produkter lämpar sig väl just för frakt via närsjöfart, och majoriteten av transporterna av flytande produkter sker idag sjövägen också inrikes. Detta beror bland annat på att det är stora mängde som transporteras samt att det godset i sig kräver avancerade utrustning för sin hantering såsom tankar och anslutningar för att lasta och lossa godset samt att det finns flera specialiserade rederier i Sverige på just denna typ av trafik.

2.2.2 Inlandssjöfart

Sverige har historiskt sett transporterat betydligt mer gods på sina inre vattenvägar än vad som sker idag. Den trafik som bedrivs på de inre vattenvägarna sker idag, nästintill uteslutande, med fartyg certifierade för internationell trafik. Sedan 2014 finns möjlighet att bedriva det som kallas för inlandssjöfart (sjötrafik på inre vattenvägar) med fartyg som är särskilt certifierade för denna typ av trafik, i enlighet med gemensamma EU-regler. I dagsläget är inlandssjöfart, med fartyg certifierade

för detta, endast möjlig på Göta älv, Vänern och Mälaren, men ett arbete pågår för att klassificera fler områden för inlandssjöfart.

Den godsmängd som transporteras med fartyg inom de vattenområden som är klassade som inre vattenvägar är idag ytterst marginell, och det finns heller ingen inrikes trafik för transport av gods mellan de stora hamnarna så kallad feedertrafik. Intresset för att pröva denna typ av lösning ökar dock, och ett antal testprojekt har genomförts under de senaste två åren. Testerna visar dock att det är svårt att få till lösningar som är ekonomisk konkurrenskraftiga mot lastbil. Detta beror på flera faktorer exempelvis kostnader, avgifter och svårigheter att få last i båda riktningarna av transporten. SSPA har ett pågående projekt som belyser just detta ” InLog-projektet, Innovativa logistikkoncept för ökad inlands- och kustsjöfart”.

För att stimulera inlandssjöfarten kommer det att krävas betydande insatser från flera berörda parter, varför särskilda åtgärder för inlandssjöfart har föreslagits inom ramen för denna handlingsplan. Samtidigt minskade också godsmängderna mellan år 2017 och år 2018 på Vänern. Minskningen, enligt Sjöfartsverkets årsredovisning, är 8 procent i godsmängd och 6 procent i antal anlöp. Enligt uppgifter från aktörerna har detta skett på grund markanta kostnadsökningar i och med höjda farleds- och godsavgifter. På grund av en minskning av trafiken på Vänern är det angeläget att inleda arbetet med att stärka trafiken på de inre vattenvägarna med just Vänersjöfarten. Det kommer att byggas nya slussar i Trollhättan och underlaget som låg till grund för detta beslut är beräknade utifrån bedömningen är att detta kommer att leda till en ökning av Vänersjöfarten till omkring 2,8 miljoner ton år 2040. Trafikverket avser att bjuda in till dialog i just denna fråga.

Många EU-länder använder inlandssjöfart i betydligt större omfattning än vad vi gör i Sverige (bild 3). I EU 28 utgör inlandssjöfarten för 6 procent av det inrikes godstransportarbetet medan motsvarande siffra i Sverige är 2 procent av godstransportarbetet och 3 procent i volym mätt). En rimlig ambition vore att dubblera den trafik som idag går på inre vattenvägar, vilket bedöms vara möjligt om alla de åtgärder som föreslås i denna handlingsplan införs.

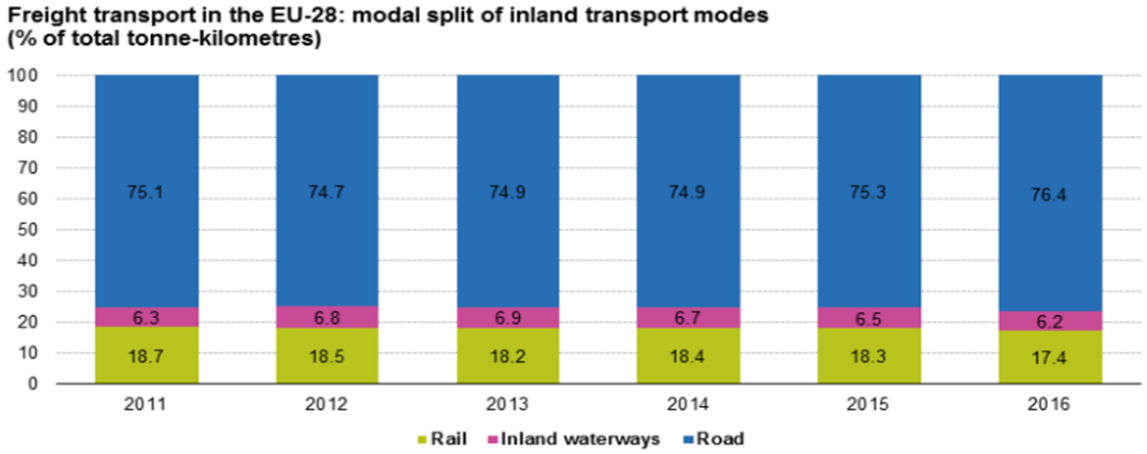


Bild 3. Godstransporter i EU 28 fördelat per godstransportslag för inrikes transporter (% i tonkm). Källa: Eurostat.

2.2.3 Citynära logistik

Uppdraget innefattar även att undersöka möjligheten att bättre nyttja sjöfarten för den citynära logistiken, exempelvis i anslutning till större byggprojekt runt och i storstäderna. Ett deluppdrag handlar om att analysera hur torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar,

inklusive kajer i stadsmiljö, kan utvecklas för att bidra till ökad sjöfart, ökad hamnkapacitet och produktivitet, minskad trängsel, minskad klimat- och miljöpåverkan samt regional utveckling. Det innefattar även en analys av vilka aktörer som har ansvar för de eventuella åtgärderna som föreslås. Denna analys ska vara klar senast den 31 december 2019.

Vattenvägarna i och kring storstäderna utnyttjas generellt sett i låg utsträckning för godstransporter idag. Flera kommuner har dock visat ett ökat intresse i denna fråga, främst på grund av att det förekommer trängsel på land. För att detta ska kunna fungera krävs att kommunerna, i större utsträckning än i dagsläget, planerar även för citynära sjöfart. Det pågår redan ett antal forskningsinsatser som kommer att resultera i rekommendationer för det fortsatta arbetet inom området citynära sjöfart. Den nationella samordnare kommer att fånga in dessa rekommendationer när projekten blir klara. Boverket har också ett uppdrag att analysera kartlägga hanteringen av godsrelaterade transporter i den fysiska planeringen samt ta fram en nationell vägledning för en utvecklad planering och samordning av godstransporter, som riktar sig till kommuner, länsstyrelser samt regionala organ och som tar sikte på att underlätta den lokala och regionala infrastrukturplaneringen.

2.3 Aktörer på marknaden

Det finns flera viktiga aktörer på sjöfartsmarknaden som alla behöver bidra och samverka om vi ska kunna uppnå en ökning av andelen gods som fraktas via sjöfart. Det innefattar parter såsom rederier (både befintliga och nyskapade), hamnar, transportköpare, och transportsäljare, men även myndigheter och kommuner. Det är först när alla berörda aktörer samverkar som det blir möjligt att hitta nya lösningar. Det finns ett flertal exempel på när nya sjöfartslösningar har kunnat startas just på grund av att alla berörda parter har samarbetat, utifrån sina respektive roller, och framförallt inledningsvis delat på den risk som nya logistikupplägg innebär. I vissa fall har också styrmedel varit till hjälp, men det kan aldrig räcka som enskild åtgärd för att uppnå de önskade effekterna.

De parter som spelar en stor roll är främst:

- ✓ Rederier – Detta uppdrag berör allt från väletablerade rederier med omfattande verksamhet till mindre rederier, samt helt nya sjöfartsföretag som eventuellt kan komma att etableras inom nya områden såsom citynära sjöfart.
- ✓ Hamnar och terminaler – Hamnar och terminaler är aktörer som är viktiga för att möjliggöra en överflyttning. Allt fler hamnar utgör även multimodala noder där det kan ske omlastning från landtransport till annan landtransport, men det finns också terminaler på land som kan hantera sjöfartsgods (så kallade torrhamnar). I uppdraget ingår att undersöka andra kajer och omlastningsytor som skulle kunna användas för mer citynära sjöfart.
- ✓ Kommuner och regioner – Kommuner spelar en viktig roll i frågan om överflyttning. Dels är de flesta hamnar i Sverige ägda av kommuner. Dels spelar kommuner även en stor roll i att tillgängliggöra ytor för sjöfart. Vidare har många kommuner och regioner idag strategier för godstransportfrågor och hanterar utvecklingen av godsflödena i sin kommun genom att beakta samtliga trafikslag utifrån ett helhetsperspektiv. Av bild 4 ser vi ett exempel på detta. Region Skåne har antagit en godsstrategi, 2017, där de anger tydligt att de vill ha minskad andel transporter på väg och öka andelen järnväg och sjöfart.

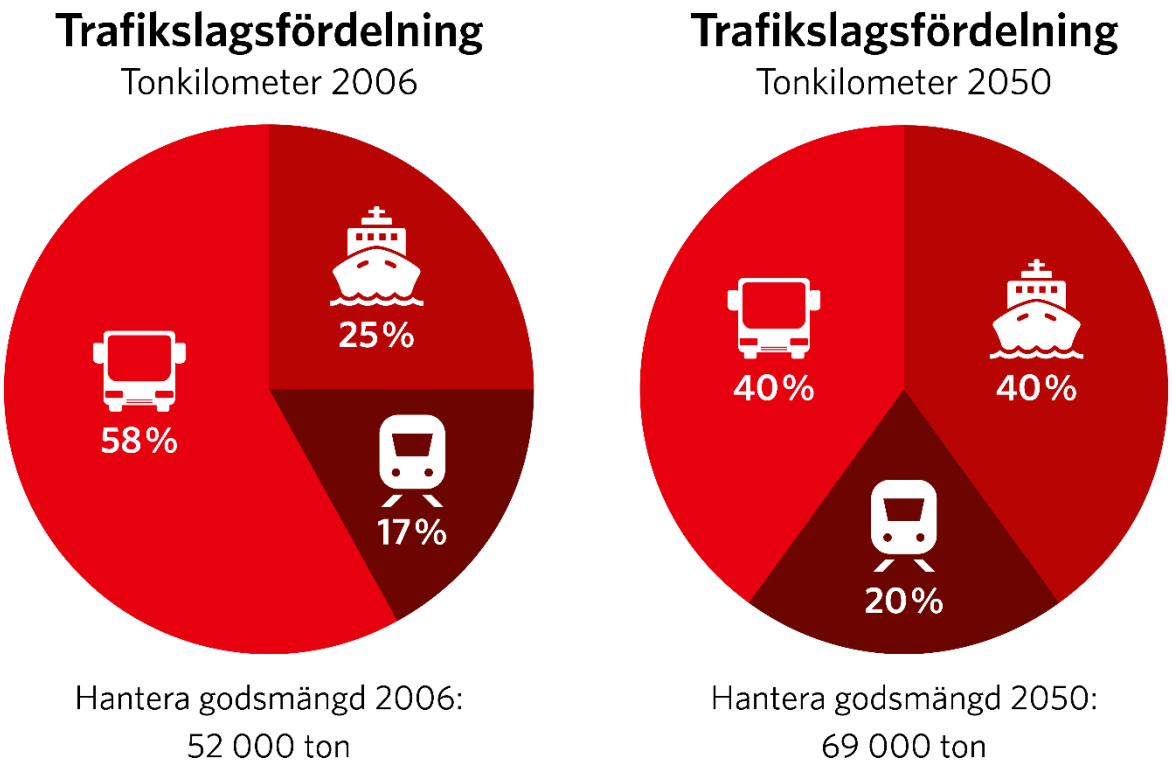


Bild 4: Ett exempel på en region som har tagit fram en strategisk analys av hur de önskar se godsfördelningen per trafikslag är Region Skåne, 2017.

✓ Transportköpare – Transportköparna är förstås avgörande för att en överflyttning ska kunna bli verklighet; det är de som köper och betalar transporten. Undersökningar visar att valet av transportmedel inte alltid är ett helt medvetet val, utan att transportköparen framför allt vill transportera sitt gods från punkt A till punkt B. Stora exportföretag har ofta egna transportsystem för sitt utgående gods med importföretag med mindre godsvolymer förlitar sig däremot mer på antingen säljaren eller en speditör. Detta gäller också till viss del för importflödena inom svensk basindustri. Allt fler transportköpare börjar dock intressera sig för hela transportkedjan. På så sätt kan de få kontroll på hela sin logistikkedja på ett annat sätt än när de lägger ut det på andra. Detta kräver dock att företaget bygger upp sin egen logistikavdelning med kompetenser inom flera trafikslag

Flera transportköpare upplever att det är svårt att identifiera sjöfartens aktörer. Andra aktörer i transportkedjan hävdar å sin sida att transportköpare ofta intar en konservativ hållning och gärna använder beprövade transportlösningar hellre än att pröva nya logistikupplägg. Flera hamnar anser sig vara konkurrenskraftiga för de transportflöden som sker i deras närhet och som skulle kunna gå via hamnen. Detta tyder på att fler godstransporter skulle kunna ske sjövägen med redan befintliga infrastrukturmässiga förutsättningar, om bara aktörerna identifierade varandra och tillsammans kunde skapa ett effektivt transportupplägg. Ett sätt att vidare stödja detta är den satsning på varuägardialoger som har gjorts av Maritimt Forum genom deras Short Sea Promotion Center (SPC). SPC har etablerats genom ekonomiskt stöd från Trafikverket för åren 2018 och 2019, och önskemål finns om att denna satsning blir bestående över åren. SPC finns i många andra europeiska länder och en bestående satsning skulle möjliggöra en kontinuerlig dialog mellan transportköpare och transportsäljare på en neutrala arena. En konkret åtgärd för att förenkla ytterligare möjligheten att köpa sjötransporter är att skapa ett short sea shipping schedule där köparen enkelt kan gå in på avsändarorten och se vilka sjöfartslösningar som erbjuds. Detta har prövats i Norge och Maritimt Forum har fått stöd för att införa detta även i Sverige.

✓ Transportsäljare – Transportsäljaren, eller speditören, förmedlar transporter mellan varuägare och transportör. I vissa fall är speditören och transportören samma företag. Det finns speditörer som specialiserar sig på de enskilda trafikslagen lastbil, järnväg, sjö respektive flyg, men också de som erbjuder olika kombinationer av trafikslagsövergripande transporter. Hur stora incitament till överflyttning som finns hos speditörerna beror på avtalet mellan varuägare och transportör. I dagsläget börjar även de första renodlat digitala speditionstjänsterna att etablera sig inom sjöfartssektorn som kan komma att underlätta att köpa sjöfartstjänster direkt från leverantören.

2.4 Energieffektiv sjöfart

2.4.1 Om sjöfartens energieffektivitet

Ett motiv till att flytta över gods till sjöfart är att sjöfarten är energieffektiv. Detta beror främst på sjöfartens möjligheter att frakta mycket gods per transporterande fordonsenhet, vilket även leder till att det krävs betydligt mindre energi per transporterad godsenhet, se bild 5.

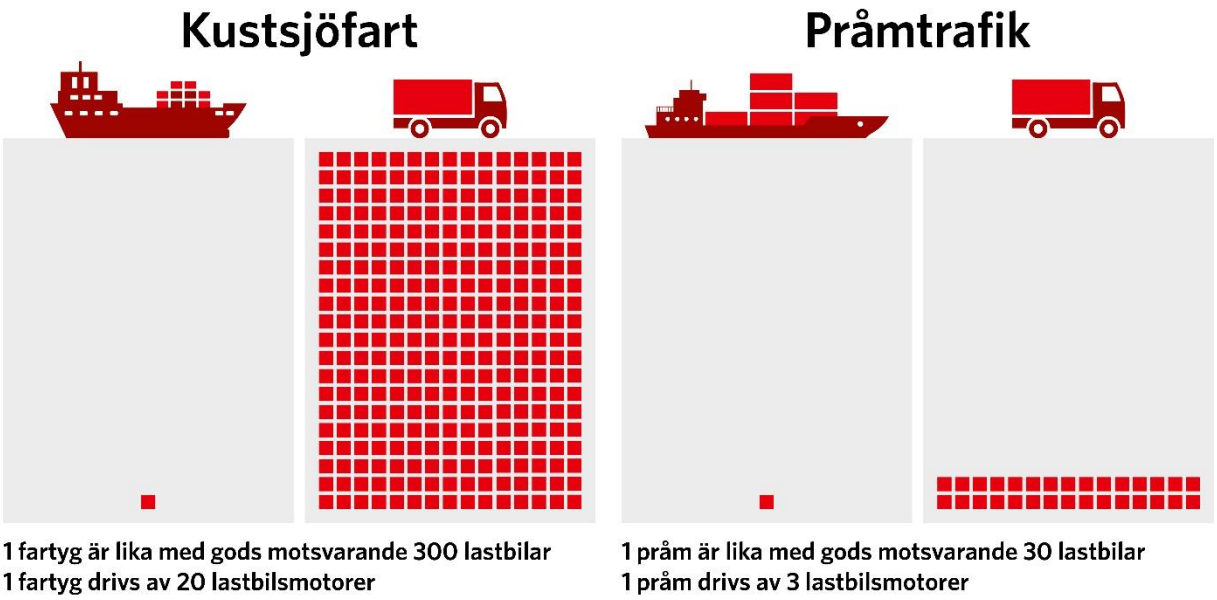


Bild 5: Jämförelse av energiförbrukning mellan fartyg och lastbild. Källa: Mälarhamnar.

Ett ytterligare motiv att använda sjöfarten i större utsträckning är att det idag är trångt på järnvägarna men också på vissa av våra vägar. Även i städerna finns det möjlighet att använda sjöfarten för att avlasta vägarna när godset ska förflyttas till eller från vattennära lägen.

Det saknas i dagsläget tydlig statistik för att enkelt jämföra de olika trafikslagen ut klimat- och miljöperspektiv. IVL Svenska Miljöinstitutet (IVL) driver med stöd av Energimyndigheten ett projekt som avser attsom avser att undersöka och jämföra klimat- och miljöeffektiviteten hos de olika trafikslagen . Projektet går under namnet ”Transportinköp och energieffektiva godstransporter”. Projektets preliminära resultat bekräftar uppfattningen att sjöfarten kan frakta mycket gods per transporterande fordonsenhet till låg energiförbrukning. Det slutgiltiga resultatet ska presenteras i augusti 2019. Just energieffektiviteten är viktig inte bara för att nå målet att reducera växthusgasutsläppen med 70 procent till år 2030, utan också efter att vi har uppnått en fossilfri fordonssektor, vilket är målet till år 2045. Detta eftersom energin även då i många fall kommer att vara begränsad.

Det är viktigt att denna typ av information blir tillgänglig inte bara för akademin och den offentliga sektorn, utan också för transportköpare. Vikten av informationsspridning om de olika trafikslagens energieffektivitet har framkommit under arbetet med detta uppdrag, men även i andra rapporter såsom varuägardialogen (Maritimt Forum 2017). Att kunna jämföra energieffektivitet samt miljö- och klimatutsläpp är en viktig faktor vid valet av transportupplägg, men det är också viktigt ur ett samhällsperspektiv när de externa effekterna av transporter med de olika trafikslagen ska beräknas. De externa effekterna är effekter som drabbar eller gynnar parter utanför själva transportmarknaden, exempelvis samhället och medborgarna. Det handlar bland annat om emissioner och påverkan på infrastrukturen. Dessa effekter kan internaliseras, det vill säga att man kan få aktörerna på transportmarknaden att ta med dessa externa effekter i beräkningen, genom styrmedel som skatter och avgifter. Den senaste statistiken från Trafikanalys i ”Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader - rapport 2019” visar att internaliseringsgraden för järnvägsgods ligger mellan 30 och 50 procent, för gods med tung lastbil på väg mellan 50 och 80 procent, och för gods med sjöfart i genomsnitt 120 procent, men med en mycket stor variation beroende på fartyg och rutt. En internaliseringsgrad på 50 till 80 procent innebär att vägsgodset betalar hälften och upp emot 80 procent av de externa kostnader den orsakar och internaliseringsgraden på 120 procent för sjöfart betyder att sjöfarten i genomsnitt betalar en femtedel mer än de externa kostnader dessa frakter genererar. Dock måste det noteras att externa miljöeffekter inte ingår i detta.

2.4.2 Förslag för att möjliggöra ett energieffektivt samhälle och en grönare sjöfart

Denna handlingsplan ska utöver att främja inrikes sjöfart och närsjöfart säkerställa de föreslagna åtgärderna och lösningarna också leder till energieffektivitet, samt låga utsläpp av växthusgaser och föroreningar av luft och vatten. Enligt klimatlagen, som trädde i kraft den 1 januari 2018, ska Sveriges nettoutsläpp av växthusgaser vara lika med noll senast år 2045. Som etappmål på vägen dit ska växthusgasutsläppen från inrikes transporter, exklusive flyg, minska med 70 procent senast år 2030 jämfört med utsläppsnivån år 2010. Sjöfarten är en möjliggörare för det transporteffektiva samhället, samtidigt som sjöfarten själv måste ställa om till fossilfria bränslen och andra energieffektiva lösningar

Energimyndigheten har ett samordningsuppdrag för omställning av transportsektorn till fossilfrihet i samarbete med Trafikverket, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket samt Trafikanalys. I den strategiska planen för omställning till transportsektorn till fossilfrihet som har tagits fram föreslås åtgärder för att skapa ett mer energi- och transporteffektivt samhälle, med mindre bil-, lastbils- och flygtrafikarbete samt överflyttning av både personer och gods till mer energieffektiva trafikslag som järnväg, sjöfart, kollektivtrafik, gång och cykel (ER 2017:01). I delrapporten om sjöfartens omställning framgår att en fossilfri sjöfart förutsätter att samhället blir mer transporteffektivt, att fartygen blir mer energieffektiva och att förnybara drivmedel används i bred utsträckning (ER 2017:10). Flera av dessa förslag är relevanta för denna handlingsplan.

I underlaget till Energimyndighetens rapport med fokus på sjöfartens energianvändning (Koucky & Partner AB, 2016) diskuteras slutsatsen att de redan existerande styrmedlen skulle kunna göras avsevärt effektivare om de samordnades och inriktades mot exempelvis ett område såsom fossilfri drift. De påpekar dock att det förutsätter en samsyn om att målet verkligen är prioriterat, även i relation till andra mål. För att nå de uppsatta målen för fossilfrihet i tid rekommenderas:

1. **Samordning och fokus av styrmedel** som miljöindex för farledsavgifter, hamntariffer etcetera, så att de fokuserat styr mot fossilfrihet.

2. **Ökat stöd till sjöfartsforskning,** från dagens cirka 55 miljoner kronor till 200 miljoner kr/år på kort sikt och 300 miljoner kr/år på lång sikt. Detta är fortfarande en betydligt lägre anslagsnivå än

motsvarande FOI-medel som ges till landtransportområdet, men skulle utgöra ett betydelsefullt bidrag till sjöfartsforskningen. Stöd för demonstrationer är viktigt för att uppnå ökad implementering.

3. Nya lagstiftningar, styrmedel, skattesystem och stöd till forskning och utveckling bör **analyseras och värderas så att förändringen leder till fossilfrihet.**

4. Ett tydligt **mandat till svenska internationella förhandlingsdelegationer** att aktivt driva frågan om internationella styrmedel för övergång till fossilfri sjöfart.

5. Att myndigheter för en **öppen dialog** och förankrar föreslagna styrmedel för fossilfrihet inom sjöfarten med sjöfartsbranschen innan implementering.

Dessa rekommendationer kom sedan att utgöra underlag för delrapporten: Sjöfartens omställning till fossilfrihet (ER 2017:10), se bild 6 nedan.

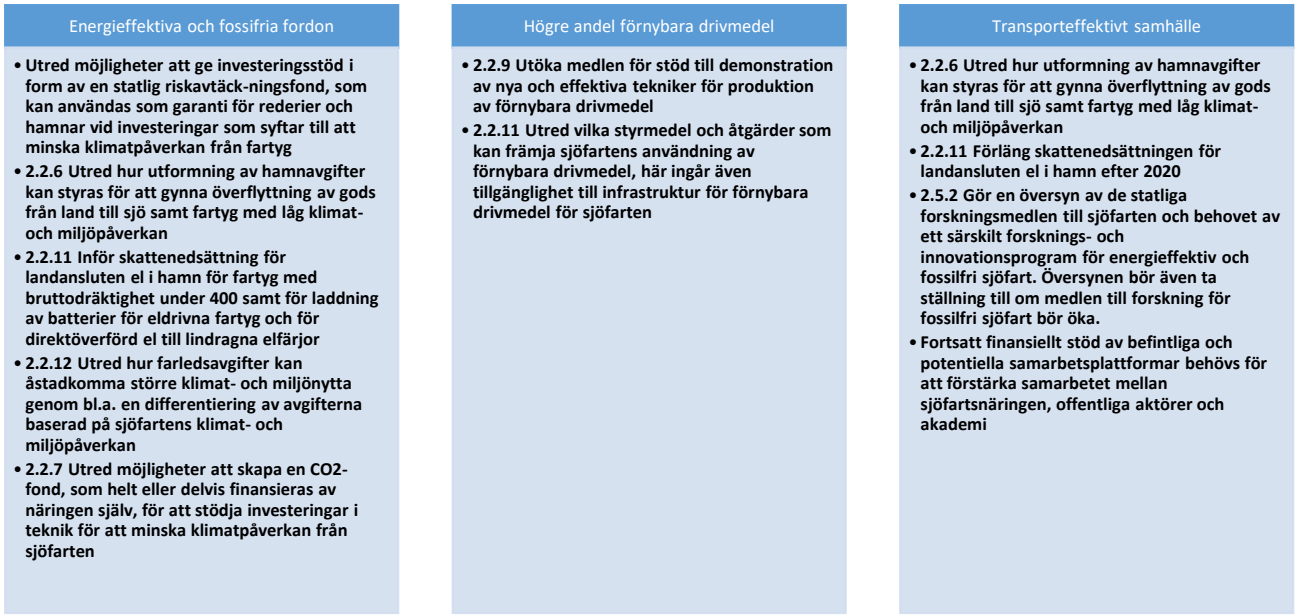


Bild 6. Principer för omställningen samt förslag med fokus på sjöfart – Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (ER 2017:07 samt ER 2017:10)).

Sedan rapporten kom har regeringen aviserat en ökning av forskningsmedlen, av de anslag som går till forskning och innovation på transportområdet, för sjöfartsforskning i enlighet med förslaget i rapporten om fossilfrihet. Se mer om det i avsnitt 3.7.

Energimyndigheten, och de samrådande myndigheterna, har följt upp dessa förslag i ”Statusrapport över arbetet inom samordningsuppdraget för omställning av transportsektorn till fossilfrihet 2017–2018”. Av denna rapport framgår statusen hos de föreslagna åtgärderna för sjöfartens fossilfrihet. I statusrapporten konstateras också att samordningsuppdraget löper ut vid utgången av 2019 medan utmaningarna med omställningen till fossilfrihet inom transportsektorn kommer finnas kvar efter det. Myndigheterna i samordningsuppdraget anger att de anser att det är viktig att fortsätta arbetet med omställningen av transportsektorn och ser stora vinster med att fortsätta arbeta tillsammans i frågan.

2.5 Sjöfarten som transportval

Trots att sjöfarten har stora fördelar både vad gäller kapacitet och miljöeffektivitet har det inrikes transportarbetet med sjöfart inte ökat utan stått still under många år. För Vänersjöfarten har godsmängden till och med minskat med cirka 8 procent för år 2018 jämfört med 2017 enligt Sjöfartsverkets årsredovisning.

För att vidare undersöka varför transportköpare inte väljer sjöfart i större omfattning har Maritimt Forum genomfört varuägardialoger. Dessa har genomförts inom ramen för Short Sea Shipping Promotion Center (SPC) med stöd från Trafikverket (2018, 2019). Maritimt Forum inledde arbetet under 2017 med att intervjua varuägare om hur de ser på närsjöfartstransporter, med syfte att kartlägga varuägares syn på närsjöfarten som logistisk lösning för deras transportbehov. Ett knappt 20-tal varuägare djupintervjuades om sjöfart i vid bemärkelse. En rapport togs fram med namnet ”Mer sjöfart, ja tack! – transportköpare om överflyttning av gods från väg till sjö” (2017). I rapporten framgår nedanstående identifierade utmaningar.

Tillförlitlighetsproblem – leveransprecision. Det vanligaste argumentet mot att använda närsjöfartslösningar är bristande tillförlitlighet, med hänvisning till den problematik som råder inom den transoceana sjöfarten. Ett vanligt scenario är där att fartyg till eller från Asien av olika skäl inte håller sin tidtabell, vilket får till följd att hela logistikkedjan förskjuts. Medan detta kanske kan tolereras för transoceana varuflöden är det intraeuropeiska varuflödet betydligt mer tidskänsligt, och det finns både erfarenhet av och rädsla för att tillförlitligheten i form av närsjöfartens leveransprecision inte blir acceptabel. Samtidigt nämns att den omfattande roro-verksamhetens (med lastbil/trailers som lastbärare) tidtabeller håller leverans enligt tidtabell.

Ett annat tillförlitlighetsproblem handlar om stabiliteten över tid. Varuägarna önskar ofta träffa långa avtal, och det finns flera exempel på när närsjöfartslösningen har brutits under kontraktstiden på grund av skiftande omständigheter.

Transittid och frekvens i anlöp. För många transportköpare är transittiden för närsjöfart inom Europa för lång. Med transittid avses oftast inte enbart den tid som en vara färdas per fartyg, utan den totala tiden mellan två distributionscentraler. I transittid inkluderas även om container eller trailer blir stående i hamn i väntan på avgång. Transittider är ofta mer till nackdel för närsjöfarten på kortare distanser, medan försprånget för lastbil och järnväg minskar över längre distanser.

En annan invändning mot närsjöfarten är att frekvensen ofta är för låg. Med frekvens avses här hur många avgångar som finns till och från en hamn. För att varuägarna ska intressera sig för närsjöfartslösningar krävs ofta en väsentligt högre frekvens än 1-2 avgångar per vecka. Att samordna varuägare och samla en tillräckligt stor godsvolym för samtidig frakt för att öka frekvensen är utmanande, och detta innebär en stor tröskeleffekt. Denna problematik ska också ses mot bakgrund av en utveckling av fartygen och därmed deras allt större lastkapacitet. Medan transportköparna efterfrågar högre frekvens i anlöpblir fartygen inom närsjöfarten allt större, för att uppnå skalfördelar och därmed kunna konkurrera med väg- och järnvägstransporter, vilket i sin tur innebär att allt större godsvolymer krävs per fartyg för att fyllnadsgraden ska bli tillfredsställande.

Stabilitet. För att moderna logistikupplägg ska fungera krävs att det transporterade godset alla gånger kommer fram, på den tid som har avtalats. Ofta sträcker sig transportupphandlingar över lång tid och det krävs förflyttning av stora varuflöden från väg till närsjöfart för att det nya transportupplägget ska bli stabilt över tid. Det har funnits exempel på rederier som dragit sig ur nya transportupplägg för att de inte har haft tillräcklig ekonomisk uthållighet. Likaså händer det att

transportupplägg ändras utan med kort varsel. Detta gör att en del varuägare förhåller sig tveksamma till att inkludera närsjöfart i sina transportupplägg.

Avgiftsstruktur i hamnar och ofördelaktiga transportvillkor. Behovet av stabilitet är relaterat till den riskfaktor som transportaktören (ofta ett rederi) tar och är kopplat till graden av förutsägbarhet när det gäller kostnader, exempelvis prismodeller i hamnar och farledsavgifter. Varuägarna uppger att de önskar en ökad långsiktighet när det gäller frågor om kostnader. Andra som intervjuats i undersökning har också uppgett att i en del hamnar upplevs stuveridelen av hamntjänsterna som både dyra och oflexibla jämfört med en lastbilstransport som kan köra dygnet runt alla dagar i veckan.

Kunskapsnivån. Kännedom om närsjöfartslösningar bland varuägarna är en utmaning för närsjöfarten. Nästintill samtliga varuägare uppger att det inte faller sig naturligt för speditörer att erbjuda närsjöfart som transportlösning och att närsjöfartsrederierna håller en alltför låg profil. Dettainnebär att kunskapen om närsjöfarten behöver öka. Eftersom det inte heller alltid är logistikavdelningen som styr transportupplägget, utan det kan avgöras av inköpare eller en leverantör, behövs kunskapshöjande information kring närsjöfarten även till dessa grupper för att skapa incitament för överflyttning av gods till närsjöfart.

Balans och matchning av varuflöden. Varuägarna ser oftast enbart till sina egna transportbehov, medan det oftast blir upp till transportörer, oavsett transportslag eller typ av lastbärare, att hitta varuflöden som går säkerställer en optimering av transportkostnaderna genom att returflöden inte går tomma. För att närsjöfarten med dess kapacitets- och miljöfördelar ska kunna utnyttjas fullt ut framför flera varuägare att nya samverkansmodeller behöver skapas för att samordna export- och importflöden och på så sätt uppnå flödeseffektivitet med fulla transportenheter i bägge riktningar. Detta är en allt viktigare faktor när godsflöden ändras i allt snabbare takt och skapar nya förutsättningar, som rätt utnyttjade kan ses som möjligheter.

Priset. Ofta nämns priset som en stor svaghet för närsjöfarten, men denna faktor rankas olika bland olika varuägare. För många är dock transportpriset direkt avgörande. Lasthanteringen i hamngör ofrånkomligen att närsjöfarten utsätts för en konkurrensproblematik gentemot lastbilen. En stor del av utmaningen med kostnadseffektivitet handlar om att undvika tomma returtransporter, vilket också ur ett klimat- och miljöperspektiv är av stor vikt. Samtidigt det idag finns avgifter på vägsidan som gör det billigt att transportera gods på vägen exempelvis i transittrafik genom Sverige vilket ytterligare försvårar konkurrensen för sjöfarten del. . Ett annat problem kopplat till kostnader och priser uppges vara det faktum att närsjöfarten till skillnad från andra transportslag inte tillämpar ett enhetspris för gods från hela transporten utan enskilda transportköpare kan behöva förhandla både med rederi, hamn och stuveri.

Maritimt Forum drog i sin rapport ett antal slutsatser varav en var att det finns ett behov av större kunskap och kännedom om närsjöfartslösningar. Maritimt Forum ansökte om stöd för ideella organisationer från Trafikverket, bland annat för att genomföra varuägardialoger lokalt och regionalt för att minska kunskapsgapet. Som ett resultat har ett antal sådana varuägardialoger genomförts runt om i Sverige. Vid dessa möten har parter såsom hamnar, varuägare, rederier och speditörer samlats för att för förutsättningslöst diskutera alla parters intressen och möjligheter. Detta har lett till ett antal konkreta samarbeten varav ett också har fått finansiellt stöd genom ekobonus, läs mer i avsnitt 3.6.1. Resultatet av dessa dialoger visar att en koordinerande funktion som den Maritimt Forum utgjorde i detta projekt är viktigt för att främja samarbete; det ger en neutral arena för att diskutera lokala och regionala möjliga lösningar. Ett förslag i handlingsplanen är att detta projekt bör

fortsätta samt eventuellt göras bestående. Metodiken för sådan koordinering bör även kunna spridas till andra delar av transportsektorn.

En annan faktor som har identifierats som möjlig att påverka de framtida valen av trafikslag och transportupplägg är den prognostiserade bristen på chaufförer för lastbilar. Detta kan komma att påverka både valet av trafikslag och upplägget av transporter inom ett trafikslag. Mycket av det gods som fraktas med sjöfart idag utgörs av transporter med rullande last och chaufför ombord. Frågan om chaufförsbrist diskuteras runt om i hela Europa av dess branschföreträdare och bör tas höjd för i den framtida planeringen av transportflöden.

Rapportering och anmälning av fartyg

Om sjöfarten ska kunna konkurrera med lastbilar är det också av stor vikt att rapporteringen av gods och fartyg blir betydligt smidigare, för att den inte ska utgöra en barriär. Bilden 7 nedan är ett exempel som visar hur många fler dokument som behöver tas fram och signeras för att transportera en last med fartyg jämfört med lastbil från Sverige till Nederländerna. EU har gjort försök att harmonisera rapporteringen från fartyg inom EU genom det så kallade Maritime Single Window-direktivet. Syftet med det så kallade Maritime Single Window-direktivet är att förenkla och harmonisera fartygsrapporteringen, men flera rederier vittnar om att effekten har blivit det motsatta. Istället för standardiserade mallar och en enda rapporteringsportal har det utvecklats olika nationella lösningar utan harmonisering dem emellan. En viktig slutsats av detta är att digitalisering av rapporteringen inte med automatik innebär att den blir mer effektiv. EU-kommissionen har genomfört en utvärdering av implementeringen av direktivet som bekräftar detta (Open Public Consultation - Summary Report, EU-kommissionen). Det har lett till ett förslag om ett nytt regelverk för rapportering genom en ny EU-förordning som förhandlas i skrivande stund. EU driver just nu också ett projekt som handlar om digitala fraktdokument för sjöfarten. Det är viktigt att detta arbete fortsätter om sjöfarten ska kunna konkurrera med lastbilstransporterna i framtiden.

Bild 7: Exempel från European Ship-owners Association:s (ECSA) beskrivning av Short Sea Shipping (2016).

3. Vägen framåt

Handlingsplanen innehåller 62 åtgärder som syftar till att stärka inrikes sjöfart och närsjöfart samt att främja energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och föroreningar av såväl luft som vatten. De har tagits fram i dialog med berörda aktörer och kan sammanfattas i följande områden som visar på vägen framåt: samverkan och information, regler, infrastruktur, barriärer för marknadstillträde, transportköpare och transportsäljarens roll samt forskning och innovation.

3.1 Målsättning för arbetet

I sin godstransportstrategi redovisar regeringen ambitionen att öka nyttjandet av sjöfart och järnväg. Prognoser indikerar att om inget görs kommer fördelningen av transportarbetet mellan trafikslagen att bli tämligen oförändrat. EU har satt upp tydliga mål för överflyttning inom ramen för sitt ”White Paper 2011 on Transport”.Målet är att 30 procent av vägtransporterna över 300 km ska flyttas över till sjöfart och järnväg till år 2030 och 50 procent till år 2050. EU har sedan dess antagit ett antal förslag som stödjer målet. Bland annat har EU en positiv inställning till omlastningsstöd såsom Ekobonus. Sverige har inte satt upp något nationellt mål för modal överflyttning. Under arbetet med handlingsplanen har emellertid en diskussion förts med aktörerna om behovet av mer specifika mål för överflyttningen till sjöfart. En slutsats är att framtagandet av sådana mål i så fall bör ske i ett sammanhang som även innefattar överflyttning till järnväg.

3.2 Samverkan och information

Redan i förstudien till detta arbete (Sjöfartsverket, 2017) framkom att det finns ett behov av en samordnande funktion för att fullt ut göra det möjligt att nyttja sjöfartens potential. Regeringen instämde i analysen och beslutade därför att införa en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, som ska lägga stort fokus på samverkan och informationsspridning. I uppdraget ingår uppdrag av just denna karaktär såsom Initiera och främja samverkan mellan berörda aktörer, tillhandahålla ett forum för dialog och samarbete, , en kunskapsspridande funktion och föra dialog samt att synliggöra berörda aktörers arbete för att främja inrikes sjöfart.

Nya samverkansforum kommer att inrättas, och dessa kommer att inrymmas i den nationella samordnarens ansvar. Det behövs också mer praktisk samordning för att samla olika intressenter på det sätt som har skett i de lokala och regionala varuägardialogerna som har drivits av Maritimt Forum. Därför förslås i handlingsplanen åtgärder för att stärka horisontella samarbeten mellan näringslivet och offentliga aktörer. Det kan även övervägas att knyta Trafikverkets regionala godstransportråd till arbetet.

3.3 Regler

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

Av godstransportstrategin framgår även att funktionsbaserade regler som möjliggör innovation och alternativa lösningar redan har införts, liksom ett förenklat tillsynssystem för fartyg i nationell trafik. Åtgärder för att underlätta tillämpningen av de nya regelverken kommer enligt regeringen att prioriteras. Regeringen anger vidare att arbetet med regelförenklingar för sjöfarten ska fortsätta.

Transportstyrelsen har lämnat ett antal regelförslag i denna handlingsplan och lyfter också en principiell diskussion om behovet av regelutveckling. Transportstyrelsen nämner att det finns ett stort behov av att modernisera den centrala lagstiftningen på sjöfartsområdet - här avses främst fartygssäkerhetslagen (SFS 2003:364), sjölagen (SFS 1994:1009), mönstringslagen (1983:929) och lagen om åtgärder mot förorening från fartyg (SFS 1980:424)och för att möjliggöra regeringens målsättningar. Nyttorna anges i huvudsak som följande:

- Mindre detaljreglering skulle minska behovet av förändringar i lag och förordning och därmed frigöra resurser på regeringskansliet.

- Utökad delegering skulle möjliggöra teknisk utveckling, exempelvis genom att bemyndiga Transportstyrelsen att besluta om testområden.

- En modern reglering kan öppna för mer funktionsbaserad myndighetsreglering och i ökad grad möjliggöra innovation och alternativa lösningar, särskilt med sikte på ökad automatisering inom sjöfarten.

Svensk Sjöfart är inne på samma linje i sitt inspel till denna handlingsplan och betonar att väl fungerande regelverk är helt avgörande för att deras verksamhet ska fungera på ett effektivt och hållbart sätt. Även de menar att regelverken, om de utformas på rätt sätt, driver innovation och hållbara transporter, och skapar förutsättningar för likvärdiga konkurrensvillkor förtrafikslagen. . Svensk Sjöfart nämner att all sjöfart i Sverige i princip omfattas av samma regelverk, nämligen det för internationell sjöfart.

Under senare år har såväl regering som statliga myndigheter arbetat för att utveckla regelverken och bland annat har EU:s regler för inre vattenvägar införts i Sverige liksom ett särskilt funktionsbaserat regelverk, för nationell trafiktagits fram. Utvecklingen välkomnas av branschen eftersom de regler som gäller för internationell sjöfart i många avseenden är alltför omfattande för fartyg som går i helt annan slags trafik och då möter andra risker och förutsättningar.

Transportstyrelsen lyfter vikten av att de krav som ställs på sjöfarten är på rätt nivå i förhållande till motsvarande krav som ställs på andra områden. Myndigheten framhåller särskilt de möjligheter som ny teknik kan bidra med och som potentiellt kan användas både för att öka säkerheten ombord fartygen och för att åstadkomma effektiviseringar som möjliggör en mer konkurrenskraftig sjöfart. Transportstyrelsen har tagit flera steg i för att stödja ny teknik men menar att det behöver göras mer för att ytterligare förenkla för fartygen att bedriva trafik. Ett regelverk som underlättar innovation och utveckling i sina regelverk är viktigt för att nå målet om ökad och energieffektivare sjöfart. Tillgängliga resurser för arbete med regelverken är avgörande för att åstadkomma detta. Transportstyrelsen har ambitioner att ytterligare höja sin kompetens när det gäller innovation.

3.4 Infrastruktur

Sjöfartens infrastruktur består av farleder, sjösäkerhetsanordningar, trafikinformationscentraler samt hamnar. Sjöfartsverket ansvarar i huvudsak för de tre förstnämnda medan hamnarna i Sverige i huvudsak är kommunalt ägda.

På grund av skalfördelar har fartygens storlek ökat med tiden. Farleder och hamnar har på några orter anpassat sin kapacitet till de allt större fartygen, som i huvudsak används i utrikes trafik.

Farleder

I Sverige finns cirka 900 farleder och 14 000 sjömärken som utmärker farlederna. Sjöfartsverket ansvarar för ungefär hälften av sjömärkena och tillhörande farleder, framförallt de allmänna farlederna. Ansvaret för resterande utmärkning och tillhörande farleder ligger på exempelvis hamnar, kommuner, båtklubbar och privatpersoner.

Trafikverket ansvarar för långsiktig infrastrukturplanering och underlag för den nationella planen som sedan beslutas av regeringen. På sjöfartsområdet sker denna planering i nära samråd med Sjöfartsverket.

Riksdagen har beslutat att ”*i likhet med investeringar i det nationella stamvägnätet och i det statliga järnvägsnätet bör investeringsåtgärder i allmänna farleder och slussar finansieras via den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet*” (prop. 2016/17:21, rskr 2016/17:101)). I nationell plan för transportsystemet 2018–2029 beslutade regeringen om kraftigt ökade investeringar i farleder och slussar jämfört med i föregående plan. Aktuella satsningar är medel för farledsfördjupningen in till Göteborgs hamn, färdigställande av arbetet som pågår med slussen i Södertälje och farleden i Mälaren, nya slussar i Trollhättan och förbättrade farleder bland annat till Luleå samt mellan Landsort och Södertälje.

Dessa investeringar bedöms bidra till målet om att flytta mer gods till sjöfarten. Trafikverket, inom ramen för handlingsplanen, kommer att se över hur investeringarna kan bidra till att sjöfarten också nyttjas för transport till hamn. Vidare finns önskemål om att ytterligare fastställa gränserna för hamn respektive farled. Det är en fråga som har väckts av både myndigheter och andra aktörer. Regeringen kommenterade detta i sin proposition 2016/17:21 Infrastruktur för framtida innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling: ”*Regeringen noterar att det pågår ett arbete med att klargöra och fastställa ansvarsförhållanden vad gäller avgränsningar mellan hamnägare och berörda*

*myndighe*ter.” Att arbetet slutförs i god samverkan mellan ansvariga myndigheter och intressenter är fortsatt angeläget.

Sjöfartsverket är ett affärsverk som ansvarar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. Verksamheten finansieras huvudsakligen av farledsavgifter och lotsavgifter. Sjöfartsverkets intäkter från farledsavgifterna uppgår till cirka en miljard kronor per år, och dess medel används till drift, underhåll och i viss mån utveckling av farlederna. Även lotsning finansieras via avgifter och genererar idag cirka 500 miljoner kronor årligen. Sedan 1998 har Sjöfartsverket inkluderat någon form av miljöstyrning i farledsavgiftssystemet. Idag sker detta via miljöindex som exempelvis Clean Shipping Index (CSI). Under arbetet med denna handlingsplan har myndigheter och andra aktörer lyft ett antal förslag om att se över denna miljöstyrning. Det finns anledning att se över hur och varför vi miljödifferentierar farledsavgifterna i grunden.

Lotsning

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

Hamnar

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

Den vanligaste organisationsformen i den svenska hamnsektorn är så kallad integrerad hamn där hamnbolaget står för såväl hamnledning och hamninfrastruktur som godshantering. Under senare år har tendensen dock varit att lasthanteringen privatiseras och att hamnverksamheten organisatoriskt anpassas till den klassiska europeiska hamnmodellen med en offentlig hamnmyndighet och privata hamnoperatörer.

De hamnar som är helt kommunalt ägda drivs i nästan samtliga fall som självständiga kommunala bolag. Det finns dock några hamnar som drivs som en del av den kommunala förvaltningen. När det gäller ägande av marken i hamnen finns två huvudmodeller; antingen står hamnbolaget själv som ägare av marken eller så arrenderar hamnbolaget marken av kommunen. De kommunala hamnarna i Sverige tillåts, i motsats till förhållandena i exempelvis Danmark, Finland och Norge, att använda avkastningen från hamnverksamheten även till andra kommunala verksamheter. I Sverige har de kommunala hamnbolagen samma rättigheter och skyldigheter som övriga svenska företag. Sverige har ingen särskild reglering om exempelvis ansvaret för och driften av hamnar.

Från och med den 24 mars 2019 gäller Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar (EU:s hamntjänstförordning). Förordningen reglerar bland annat frågor om tillträde till en hamn för att utföra hamntjänster och villkoren för detta samt frågor om finansiell insyn i hamnens verksamhet. Riksdagen har antagit en lag med kompletterande

bestämmelser till EU:s hamntjänstförordning, lag (2019:152) med kompletterande bestämmelser till EU:s hamntjänstförordningen, som också den trädde i kraft den 24 mars 2019.

Sveriges Hamnar bekräftar, som ett inspel till arbetet med denna handlingsplan, att deras medlemmar har fysisk kapacitet att ta emot mer gods än vad de gör i dagsläget, vilket innebär att det finns gods förutsättningar att öka andelen gods som fraktas med sjöfart. De anger följande punkter som de mest prioriterade för att åstadkomma en överflyttning av gods:

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

Hamnarna anger att de begränsas av den tillgängliga ytan i hamnen och att de skulle kunna förbättra den egna affären samt erbjuda bättre tjänster om de hade möjlighet att växa. De lyfter även att det finns problem med konkurrensen om landytan med andra samhällsintressen såsom bostadsbebyggelse.

Flera hamnar rapporterar vidare att de på olika sätt begränsas av brister i angränsande infrastruktur. Det kan exempelvis röra sig om en anslutande väg som inte motsvarar kraven på de fordon som behöver ta sig till och från hamnen. Sveriges Hamnar lyfter betydelsen av att regionalt betydelsefulla hamnar i högre utsträckning tas med i den övergripande infrastrukturplaneringen även i de fall där förbättringar inom själva hamnområdet inte ligger inom statens ansvar. Som åtgärd i handlingsplanen föreslår Trafikverket att dessa kartläggs i ett första skede. Det gäller både de hamnar som ligger inom statligt och kommunalt ansvar. Kartläggningen bör även omfatta hamnarna eller terminaloperatörerna. Därefter kan frågan om ansvarsfördelning och finansiering diskuteras. Några exempel på denna typ av åtgärder är mindre justeringar i stickspår, kranar, kajytor och muddring.

Sveriges Hamnars medlemmar pekar på vikten av att varje hamninvestering måste vara lönsam och möjliggöra affärer med större volymer. Flera hamnar understryker också att det är viktigt att kunna använda den befintliga hamnen mer effektivt och under fler timmar på dygnet. Här spelar automatiseringen av hamnen en viktig roll såsom automatiserade kranar för lastning och lossning av gods men också automatiserade anlöpsprocesser. Det pågår en sådan omställning, särskilt i containersegmentet, och kommer att behöva fortsätta i Sverige. Parallellt med detta bedöms det finnas stora vinster att göra om branschen kan skapa en ökad flexibilitet i utbudet av hamntjänster. Hamnen måste också vara en aktiv marknadsaktör och kunna möta kundernas efterfrågan på mertjänster inklusive nya digitala verktyg.

Hamnarna anger vidare att inte bara hamnen utan också sjöfarten och dess miljöfördelar behöver en tydlig marknadsföring. Sjöfarten är ett relativt miljövänligt alternativ mätt i energieffektivitet per tonkilometer. Det finns dock goda skäl att fortsätta arbetet mot ännu mer miljövänlig sjöfart, bland annat eftersom utvecklingen på landsidan sker relativt snabbt. Det finns flera sätt för hamnar att utveckla sitt redan pågående arbete för att på olika sätt gynna miljövänliga transporter till hamnen. Den nationella samordnaren bör kunna stödja en samverkan mellan sjöfartens aktörer för att tydligare betona sjöfartens fördelar som transportmedel.

Flera aktörer har lyft behovet av transparenta och effektiva och konkurrenskraftiga hamnavgifter. Det finns en utbredd uppfattning om att hamnavgifterna är höga. Mycket tyder dock på att nivån på avgifterna är en följd av att många hamnar inte har full beläggning, vilket innebär att stora fasta kostnader fördelas på ett fåtal hamnkunder. Detta kan också framgent vara ett hinder för

investeringar i utrustning som skulle gynna effektiviseringen. Hamnen liksom andra delar av ekonomin tjänar på skalekonomi, vilket innebär att priset går ner när hamnen får mer gods. Detta gäller oberoende av hamnstorlek. En VTI-studie benämnd ”Hamnars storlek, specialisering och flexibilitet – hamnarnas roll i ett hållbart transportsystem” kommer att inledas. Studien bör kunna ge oss ökad kunskap om skalfördelarnas betydelse.

Trafikanalys skriver i sin rapport ”Breddad Ekobonus” (2019) att svenska hamnar har relativt hög produktivitet. De anger vidare att hamnarna har gjort olika typer av effektiviseringar, men att de största produktivitetsvinsterna har kunnat göras genom att hamnarna börjat använda ny teknik. I studien fann de bland annat att de svenska hamnarna (Göteborg, Stockholm och Helsingborg) har varit bäst på att öka sin produktivitet i jämförelse med hamnarna i de andra nordiska länderna och Storbritannien. Produktivitetsökningen hos dessa svenska hamnar var under perioden i genomsnitt 5 procent per år. Allra störst produktivitetsökning hade skett i Stockholm, där hamnen hade ökat sin produktivitet med cirka 13 procent per år i genomsnitt. I rapporten framkommer vidare att ett första steg i en effektiviseringsprocess ofta är att systematisera terminalens verksamhet och därigenom nå ökad kontroll över kvalitet, säkerhet och produktivitet.

Hamnarna anger själva att förutsättningarna skiljer sig åt när det gäller de egna marginalerna, tillgången till ledig kapacitet och andra marknadsförutsättningar. Flera hamnar understryker dock att det finns en tydlig vilja att testa nya sätt att arbeta och att möta den enskilda kunden där den befinner sig. En affär som är liten första året men har kapacitet att växa kan vara värd att investera i ur ett långsiktigt perspektiv.

Vid sidan om kundanpassade avgiftsupplägg framhåller hamnarna också rabatter som exempel på vad som skulle kunna gynna en överflyttning av gods såsom introduktionsrabatter, volymrabatter, andra slags mängdrabatter, punktlighetsrabatt och rabatter inriktade på en viss typ av trafik inre vattenvägar etc.

Ett dilemma som hamnarna nämner är att det finns juridiska oklarheter om hur en rabatt får utformas. Här bör Transportstyrelsen, genom sin nya roll i hamnförordningen, kunna bistå med en branschövergripande juridisk analys. Förordningen reglerar bla. frågor om tillträde till hamnen för att utföra hamntjänster och villkor för att detta samt frågor om finansiell insyn i hamnens verksamhet.

Frågan om mängdrabatt har nämnts av flera aktörer, bland annat av Svensk Sjöfart och Fossilfritt Sverige. Ett gemensamt arbete om utformande av mängdrabatt bör kunna ske mellan statens aktörer och Sveriges hamnar för att maximera nyttan av en sådan rabatt. Att öka nyttjandegraden i befintliga transporter är ett effektivt sätt att minska transporters klimatpåverkan. Vi ser ett behov av fler åtgärder för att gynna detta.

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) har för avsikt att arbeta mer aktivt med frågor om hamnar eftersom många av deras kommuner är hamnägare. Den nationella samordnaren kommer inledningsvis att stötta arbetet med kunskap och information. Genom att lyfta kunskapen hos hamnägarna kan frågan om överflyttning även beaktas i de strategiska överväganden som hamnägarna hanterar.

3.4.1 Infrastrukturens påverkan på överflyttning

Sjöfartsverkets analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige (2016) visade att det är svårt att, inom ramen för nuvarande finansieringsmodell av farledsavgifter, utveckla ekonomiska incitament som stimulerar till nödvändiga klimatinvesteringar inom sjöfartsnäringen och ett större utnyttjande av sjöfartens potential. Med nuvarande förutsättningar innebär en differentiering sannolikt höjda avgifter för de som inte vidtar åtgärder eller berörs i övrigt. Det

riskerar i sin tur att leda till en omvänd överflyttning, det vill säga att gods flyttar från sjö- till landtransporter.

I Sjöfartsverkets analys framgår också att transportköparens kostnad per tonkilometer är låg för sjöfart jämfört med järnväg och lastbil. Vidare framgår att sjöfarten har relativt små externa effekter i form av påverkan på miljö, klimat och infrastruktur jämfört med vägtransporter. Detta stöds vidare genom Trafikanalys rapport ”Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader” (rapport 2019:4).

I arbetet med denna handlingsplan betonar Sjöfartsverket att de olika trafikslagens konkurrenskraft påverkas av internaliseringsgraden, där sjöfarten har en hög internaliseringsgrad jämfört med både väg och järnväg. Sjöfartsverket efterfrågar styrmedel för att utjämna den konkurrensfördel som övriga trafikslag har genom de olika nivåerna av internaliseringsgrad. Vidare anger Sjöfartsverket att det vore önskvärt med en utförlig studie av den samlade avgiftsbördan för transportkostnaden och fördelningen av avgiftsbördan mellan trafikslag. De menar vidare att om staten vill se en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart måste staten och vidta omfattande åtgärder. För detta krävs en vidgning av perspektiven från underhållskostnader i väg- och järnvägssystemen till den maritima infrastruktur i farlederna som redan existerar och som erbjuder stor kapacitet till en förhållandevis låg underhållskostnad och lite slitage.

Sveriges Hamnar och SKL har framfört att det regelverk som finns idag rörande allmänna farleder och hamnar är alltför otydligt; det är exempelvis många gånger oklart vilket ansvar hamninnehavare och farledshållare egentligen har för hur farleder och vattenområden inom hamnar ska ordnas och underhållas. En jämförelse mellan de allmänna hamnarna visar att gränsdragningen mellan farled och hamn ser olika ut. Organisationerna menar att det är viktigt att gränsen mellan hamnområde och farled klargörs samt att gränsdragningen sker på ett likartat sätt vid alla allmänna hamnar.

I propositionen (2018/19:39), som ligger till grund för lag 2019:152) med kompletterande bestämmelser till EU:s hamntjänstförordning (2019:152), anför regeringen: ”*När hamnarnas gränser bestäms enligt hamntjänstförordningen finns det inget som hindrar att den gränsdragning av hamn- och hamnanläggningsområden som sker med stöd av t.ex. något av de ovan nämnda regelverken beaktas. Oavsett om ett befintligt regelverk används som utgångspunkt eller om en ny gränsdragning görs måste de konkreta gränserna för hamnarna naturligtvis stämma överens med den definition som finns i hamntjänstförordningen*.” I proposition (2016/17:21) ”Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling” noterar regeringen vidare att det pågår ett arbete med att klargöra och fastställa ansvarsförhållandena mellan hamnägare och berörda myndigheter.

3.5 Barriärer för marknadstillträde

Andra faktorer som belyses i Sjöfartsverkets analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige (2016) är att tröskeln för marknadsinträde är hög för nya aktörer samt att utbudet av kostnadseffektiva och värdeskapande sjöfartsupplägg är begränsat, främst för inrikes transporter.

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

3.5.1 Möjligheter att bedriva rederi generellt

Regeringen antog 2013 en handlingsplan för att stärka rederiers konkurrenskraft. I den anges att det främst är fyra förutsättningar som avgör var fartygen registreras. Det är utformningen av skatteregler, arbetskraftskostnader, möjligheter till finansiella stöd och inriktning på forskning och utvecklingsinsatser. Sedan 2013 har en utveckling skett vad gäller flera av dessa områden.

Utvecklingen visar på en positiv trend vad gäller synen på Sverige som sjöfartsland och andelen svenskflaggade fartyg ökar igen efter många år av utflaggningar (Trafikanalys 2017). Detta har skett tack vare en kraftsamling från många parter. En tonnagebeskattning har införts, och den ger rederier en större förutsägbarhet vad gäller bolagsbeskattning vilket har varit efterfrågat länge. Detta har i sin tur lett till att moderna kollektivavtal har förhandlats fram. Tillsammans med regelförenklingar vad gäller inspektioner och besiktningar har dessa förändringar haft stor betydelse.

Regeringen anger i godstransportstrategin att ambitionen är att öka antalet svenskregistrerade fartyg genom bland annat en gemensam inflaggningsportal och förhandsbesked om sjöfartsstöd. Dessa frågor har, på uppdrag av regeringen, utretts av Stockholms universitet genom promemoria Regelförenklingar för sjöfarten (2015). Ett antal av förslagen i promemorian infördes under förra mandatperioden. Bland annat förenklades registreringen av mindre skepp och det blev lättare att registrera skepp som har köpts utomlands, allt i syfte att underlätta för sjöfartsnäringen. Ett antal av de åtgärder som ännu inte införts pekas i denna handlingsplan ut som särskilt angelägna. Tyvärr verkar det emellertid som att regelförenklingen vad gäller registrering för mindre fartyg har lett till att fartyg under 24 meter fått det svårare att ta inteckningar i sina fartyg.

Svensk Sjöfart har, i sitt inspel till denna handlingsplan, framfört tydliga önskemål om ytterligare åtgärder för att underlätta framförallt inflaggning införs, såsom reducerad stämpelskatt vid inflaggning samt utvidgad tonnageskatt.

Transportstyrelsen anger att de avser att mer i detalj följa upp när fartyg flaggas ut för att lära sig mer om faktorerna som påverkar in- och utflaggning av fartyg. Detta ihop med Trafikanalys årliga rapport om rederiers konkurrenskraft kan utgöra fakta underlag inför diskussion om behovet av eventuella justeringar av villkoren.

Barriärer för att bedriva sjöfart på den inrikes sjöfartsmarknaden

När man diskuterar möjligheten att flytta över gods till sjöfart är det viktigt att inte bara fokusera på de driftkostnaderna för varje enskild transport, som rörliga kostnader och avgifter. En större förändring förutsätter också en större marknad för sjötransporter, särskilt vad gäller trafik på de inre vattenvägarna och den citynära logistiken. Investeringar för att etablera nya sjöfartsupplägg är tämligen stora, särskilt om upplägget kräver att nya fartyg behöver tas in för att klara transporten. Det kan konstateras att trösklarna för att komma in på marknaden är höga för sjöfarten jämfört med exempelvis vägtransporter. Detta i sig kan motverka en överflyttning.

Sjöfartsverket (2016) konstaterade också att hinder för tillträde till marknaden kan finnas även för den inrikes sjöfarten, vilket behöver belysas ytterligare. Tillträde till den svenska sjöfartsmarknaden kan antingen ske genom nybyggnation, förvärv eller charter av fartyg och verksamheten kan bedrivas under svensk eller utländskt flagg. Processen vid inflaggning är i Sverige förknippad med stora kostnader samt en omfattande regelmassa som ska uppfyllas. Marknadstillträde utan inflaggning är ett alternativ, men då främst för kust- och närsjöfart. Det råder en viss osäkerhet kring i vilken utsträckning utländska inlandsfartyg får bedriva cabotagetrafik inom svenska inre vattenvägar om den inte är att betrakta som ”temporär”, samtidigt som Transportstyrelsens regelverk för fartyg i nationell trafik enbart gäller fartyg med svensk flagg. Tillträde inom väg- och järnväg följer är också

regelstyrd, men kostnaderna är betydligt lägre än inflaggning av fartyg. Kostnaden för att förvärva väg- eller järnvägsfordon är också väsentligt lägre än kostnaden för att förvärva fartyg och dessutom omfattas förvärv av landbaserade fordon inte av stämpelskatt.

I Nederländerna finns ett system för stöd till fartygsanskaffning, även inom inrikes sjöfart. Det rör framför allt möjlighet att få stöd i ett startskede med finansiering samt också investeringar för klimatsmarta lösningar. I Nederländerna har man också möjligheten att få använda sig av en märkning - Green Award Certificate - som kan ge vissa förmåner och rabatter i exempelvis hamnar. Norge har ett *Grönt Kystfartsprogram* som samlar många olika aktörer, allt från finansiärer, hamnar, rederier, branschorganisationer, kommuner och marina utrustningsföretag etc. Dessa initiativ är värda att studera närmare.

En mer akut fråga handlar om finansiering av fartyg i inrikestrafik som inte längre kan ta ut inteckningar i sina yrkesfartyg med längden 12-24 meter. Detta är, som nämnts ovan, en följd av en regelförenkling som fått denna olyckliga effekt. Bra finansiering är avgörande för att kunna investera i svenskflaggade fartyg för inrikes trafik men på sikt också för trafik i andra EU-länder.

Skärgårdsrederierna har anfört att branschen måste garanteras goda kreditvillkor för att kunna utvecklas och bygga nya fartyg, som t.ex. moderna, hållbara pendelbåtar. Flera nya pendelbåtslinjer har startat de senaste åren, men av ett tjugotal båtar är endast ett enda fartyg fossilfritt (batteridrivet). Skärgårdsrederierna har lämnat förslag till regeringen på hur sådana kreditvillkor kan utformas.

Bra samarbetsklimat
Ett bra samarbetsklimat mellan näringslivet och myndigheter, präglat av respekt för varandras roller och förståelse för varandras utveckling, är centralt. Här har framför allt Transportstyrelsens strategiarbete för positiv näringslivsutveckling bidragit till en förbättrad samverkan. Arbetet utgjorde en del av ett regeringsuppdrag där Transportstyrelsen, inom ramen för de transportpolitiska målen och myndighetens uppdrag, skulle redovisa hur de avser att arbeta för att säkerställa att myndigheten i sin verksamhet beaktar näringslivets villkor. Detta arbete har haft stor betydelse för inflaggningarna, bland annat tack vare delegerad tillsyn för fartyg i internationell trafik, införandet av inflaggningslots samt ett mer serviceinriktat förhållningsätt i allmänhet. Arbetet fortlöper kontinuerligt med årliga samverkansträffar mellan myndigheten och branschen.

3.6 Transportköpare och transportsäljarens roll för ökad överflyttning

Maritimt Forum (2017) har under två år genomfört s.k. varuägardialoger med transportköpare, transportsäljare och hamnar runt om i landet såsom beskrivits ovan. I samband med detta identifierades utmaningar och hinder för ökad närsjöfart och inrikes sjöfart ur ett varuägarperspektiv. De delar in dessa hinder i tillgänglighetsproblem, transittid och frekvens, stabilitet, avgiftsstruktur i hamnar samt kunskapsnivå. Rapporten visar att näringslivets transportbehov är heterogena. Det skapar en komplexitet som innebär att det inte finns en lösning som kommer passa alla. En obalans råder i så motto att import- och exportflöden använder olika transportupplägg och olika typer av lastbärare. Det finns begränsningar i att kombinera sjöfart med övriga trafikslag och samtidigt ett betydande samspel med transocean sjöfart.

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

3.6.1 Att lära från framgångsrika exempel

Sammanfattningsvis finns ett ökat intresse för att nyttja sjöfarten och vi ser ett antal nya satsningar på nya närsjöfartslösningar som har startat under 2018-2019. Nedan nämns kort några intressanta fall.

Ekobonussystemet infördes i Sverige i december 2018 i syfte att stimulera överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart, och att minska utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser. Stödsystemet var endast i drift en kort period på grund av förändringar i statsbudgeten. Stöd gavs för att täcka delar av driftskostnaderna eller finansiera inköp av utrustning för omlastning för att tillhandahålla det planerade transportupplägget. Stödet baseras på den minskning i externa kostnader som en överflyttning av gods från vägtransport till sjötransport ger upphov till. Två projekt beviljades varav ett redan är i trafik. Projektet sökte och beviljades stöd i december 2018 varefter trafikupplägget startade i april 2019. I stället för att köra godset med lastbil till Kapellskär och vidare med färja till Helsingfors kommer nu lasten att gå vattenvägen till Helsingfors, via Århus. Med avgång på fredag eftermiddag når godset, som bland annat består av Biltema-produkter, Helsingfors på måndag morgon. Biltema förser 15 butiker i Finland med produkter från sitt lager i Halmstad. Företaget anger att transporten går lika snabbt som med lastbil, men att den i dagsläget är aningen dyrare. I en intervju i Sjöfartstidningen framgår att Biltema anser den något ökade kostnaden försvarbar eftersom det blir mindre utsläpp.

Ett annat fall som väckt uppmärksamhet är de husmoduler som produceras av Lindbäcks Bygg i närheten av Piteå Hamn, just för att kunna nyttja sjöfarten. Inledningsvis visade det sig svårt att få till en konkurrenskraftig sjöfartslösning, men i september 2018 meddelade bolaget att de nu hittat en lösning. Bolaget anger att de skickat 85 volymer från Piteå ner till Lund, en sträcka på cirka 150 mil. Bolaget anger vidare att: ”*båttransporter är ett utmärkt komplement till biltransporterna och därför gör vi nu ett första test men att det finns flera fördelar med att få transporter med båt att fungera. Dels är det bra att minska belastningen efter vägarna och använder vi fartyg som går lastade i retur söderut istället för att gå tom kan vi räkna hem det även i miljömässiga och ekonomiska fördelar*.”

Parterna anger att sjöfartslösningen från Piteå kunde genomföras tack vare ett gott samarbete mellan hamnar, stuveri och rederi. Alla har fått se över sina kostnader för att kunna hitta en lösning som fungerar ekonomiskt. Det finns dock en viss oro att en sådan lösning, i avsaknad av styrmedel, inte skulle kunna fungera rent ekonomiskt på kortare sträckor, till exempelvis från Piteå till Stockholm och Mälardalen (cirka 100 mil). Här kan ett styrmedel bli avgörande för att inledningsvis kunna få till en ny logistiklösning. Men också andra åtgärder, såsom begränsning av undantag för specialtransporter på väg kan påverka val av transportupplägg.

Vi ser också en ny närsjöfartslösning i Norrköpings Hamn och en ny satsning med ett nytt rederi och nya fartyg som ska transportera skogsprodukter från Bottenviken ner till kontinenten. Ambitionen hos den nationella samordnaren är att följa upp dessa satsningar för att lära mer om vad det är för faktorer som möjliggör dessa nya projekt.

3.7 Forskning och innovation

Svenska rederier har sedan länge en ledande position inom både miljö- och klimat men också säkerhet och social hållbarhet. För att detta försprång ska kunna bibehållas behöver Sverige forskning inom dessa områden. Godstransportstrategin betonar vikten av forskning och innovation och anger att det för att stärka Sveriges konkurrenskraft krävs förmåga att skapa och producera innovativa lösningar och tekniker samt att utveckla befintliga och nya företag. Strategin anger vidare att Sverige ska vara en permanent världsutställning för innovationer på transportområdet. Därför ska fortsatta satsningar göras på forskning och innovation inom svenska styrkeområden. Det ska vara

möjligt för innovationer att efter test och utvärdering snabbt gå från pilot till verklighet och bli en del av den permanenta världsutställningen och av godstransportsystemet.

Inom ramen för detta regeringsuppdrag har samverkan i fråga om forskning och innovation skett mellan Vinnova, Energimyndigheten och Trafikverket. I *bilaga 1* beskrivs de respektive myndigheternas roll i förhållande till forskning och innovation samt aktuella utlysningar. I den nationella samordnarens roll ingår att göra utlysningar kända och även att sprida information om de projekt som pågår samt de resultat som kommer fram. Respektive myndighet behöver också verka för att utlysningarna, så långt möjligt, inbjuder till ansökningar som syftar till att verka för en överflyttning till sjöfart.

Totalt har regeringen avsatt åtta miljarder kronor i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportsystemet för perioden 2018–2029 till forskning och innovation. Medlen ska användas till forskning och innovation för alla trafikslag. Regeringen har nyligen beslutat att ge Trafikverket i uppdrag att, inom ramen för befintliga anslag för forskning och innovation, bredda och utöka stödet till forskning och innovation på sjöfartsområdet. Satsningen innebär att stödet fördelas så att sjöfart får en nästan dubblerad tilldelning, från nuvarande 55 miljoner till 100 miljoner kronor.

4 Det fortsatta arbetet

Handlingsplanen för att främja inrikes sjöfart och närsjöfart är framtagen i dialog med berörda aktörer. Detta arbete har bara inletts och behöver fortsätta och framförallt få ta tid. Många av de föreslagna aktiviteterna förutsätter också att respektive berörd myndighet har resurser för de åtgärder som föreslås. Andra åtgärder kommer att kräva en samordning för att få avsedd effekt. Denna handlingsplan är en första version och kommer att uppdateras varje år i samband med den årliga rapporteringen till regeringskansliet.

5. Åtgärdsförslag för att stärka inrikes sjöfart och närsjöfart

OMRÅDE 1 – Målsättning för arbetet

1. **Trafikverket** tar fram ett förslag på tydlig målsättning för arbetet med överflyttning till järnväg och sjöfart.
2. **Trafikverket** tar fram lämpliga KPI:er för arbetet med regeringsuppdraget om nationell samordning för inrikes och närsjöfart.

OMRÅDE 2 – Samråd och samverkan

3. **Trafikverket** kallar aktuella aktörer till ett högnivåmöte för utpekade områden med syfte att öka andel gods på sjöfart – Vänern och Mälaren.
4. **Trafikverket** förstärker sjöfartens medverkan i Trafikverkets fora för näringslivssamverkan (är idag väldigt järnvägs- och väg tunga).
5. **Trafikverket** fortsätter stödet till Maritimt Forum för sitt arbete som Short Sea Shipping Promotion Center (SPC) med sina varuägardialoger och som tar fram ett Short Sea Shipping Schedule. (5)
6. **Trafikverket** stödja horisontella samarbeten på initiativ av näringslivet med stöd av myndigheter, näringsliv, akademin samt SPC
7. **SKL** i samarbete med Trafikverket bjuder in hamnars ägare för att påbörja en diskussion runt hamnarnas roll, runt nya regelverk samt annan aktuell lagstiftning.
8. **Trafikverket** sammankallar trafikmyndigheterna för fortsätta månadsträffar i frågan.
9. **Trafikverket** sammankallar den större myndighetsgruppen för uppdraget två gånger per år.
10. **Trafikverket** nyttjar sina regionala godstransportråd för att samverkan på området.

OMRÅDE 3 – Information och kunskapsspridning

11. **Trafikverket** genomför en halvtidskonferens 2021 av genomförandet av handlingsplanen för att stärka inrikes sjöfart och närsjöfart.
12. **Trafikverket** sprider information om forskning- och innovationsprojekt, testprojekt och annan information som kan skapa ökad kunskap om inrikes sjöfart. Detta görs genom hemsida och nyhetsbrev.
13. **Trafikverket** och Sjöfartsverket följer aktivt de nya linjer/rutter/sjöfartsaktiviteter runt om i landet som påbörjas för att samla in information om brister och möjliggörande faktorer i enskilda projekt.
14. **Trafikverket** i samverkan med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen samlar statistik och data om sjöfarten och dess utsläpp och miljö- och klimatpåverkan.

OMRÅDE 4 – Infrastruktur och planering

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

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

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

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

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

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

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

OMRÅDE 5 – Staten som offentlig aktör

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

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

OMRÅDE 6 – Regelutveckling och tillämpning av regler

24 **Transportstyrelsen** beslutar om ett regelverk för riskbaserad lotsning.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

OMRÅDE 7 – Energieffektiv sjöfart

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

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

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

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

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

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

OMRÅDE 8 – Forskning och innovation

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

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

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

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

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

Särskilda åtgärder för inre vattenvägarna

Samråd och samverkan

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

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

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

Infrastruktur

51 **Transportstyrelsen** beslutar om inrättandet av fler inre vattenvägar.

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

53 **Sjöfartsverket** sjömäter grundare farleder, när resurser medger, som är potentiella för kust-sjöfart och inre vattenvägar.

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

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

Regler

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

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

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

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

Forskning och innovation

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

Information och kunskapsspridning

61 **Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket** inrättar kontaktpersoner för trafik på inre vattenvägar. (66)

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

BILAGA 1 – Forskning och innovation

- Godstransportstrategins syn på forskning och innovation

Godstransportstrategin anger att forskning och innovation är en prioriterad fråga, dels för att stärka Sveriges konkurrenskraft genom att skapa och producera innovativa lösningar och tekniker samt utveckla befintliga och nya företag ,dels för att möjliggöra regeringens ambition att Sverige ska vara en permanent världsutställning för innovationer på transportområdet. Det ska vara möjligt för innovationer att efter test och utvärdering snabbt gå från pilot till verklighet och bli en del av den permanenta världsutställningen och av godstransportsystemet.

Regeringen har en vision om ett hållbart digitaliserat Sverige och har målsättningen att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Sverige ligger i framkant när det gäller utveckling av uppkopplade, samverkande och självkörande fordon och system på transportområdet och den positionen är viktig att värna. Hela den globala ekonomin måste ställa om för att möta klimatutmaningen. Att vara konkurrenskraftig under de kommande decennierna innebär att vara konkurrenskraftig i den omställningen. Regeringen bedömer att digitalisering och skapandet av ett smartare transportsystem har god potential att minska utsläppen.

Vidare anges ett antal insatser inom godstransportstrategin:

- Åtta miljarder kronor i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportsystemet för perioden 2018–2029 ska gå till forskning och innovation. Medlen ska användas till forskning och innovation för alla trafikslag. Ett brett forsknings- och innovationsprogram för fossilfria godstransporter har etablerats under namnet Triple F. Syftet med programmet är att bidra till det svenska godstransportsystemets omställning till fossilfrihet[1]. Här finns flera intressanta sjöfartsprojekt. Teknik och lösningar som utvecklats inom ett trafikslag ska kunna vidareutvecklas för fler trafikslag, exempelvis för fjärrstyrning och automatiserade fordon.

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

Regeringen vill att Trafikverket ska arbeta mer aktivt med att informera om stödet till högkvalitativa forsknings- och innovationsprojekt. Syftet med satsningen är att forskningsstödet ska bidra till en utvecklad och hållbar sjöfart.

[1] https://triplef.lindholmen.se/

2. Myndigheter som ansvarar för medel till sjöfartsforskning

De tunga förvaltarna av de statliga forskningsmedlen på transportområdet är Vinnova, Trafikverket samt Energimyndigheten. Nedan presenteras de i korthet, med särskild fokus på deras roll i relation till sjöfartsforskning.

Vinnova - Vinnovas huvuduppgift är att främja hållbar tillväxt och stärka Sveriges konkurrenskraft genom att ge förutsättningar för innovation. Vinnova verkar inom fem områden: smarta städer, nästa generations resor och transporter, cirkulär och biobaserad ekonomi, life science och uppkopplad industri och nya material. Finansieringen för 2017 var 3,1 miljarder kronor. Vinnova har genom åren varit mycket aktiva inom sjöfartsområden främst med fokus på att stötta plattformen Lighthouse, men även i frågor runt överflyttning och utsläpp. Bidrag har beviljats med 101 miljoner kronor för sjöfartsrelaterade projekt under perioden 2012 till 2021. Utöver att stödja forskning och innovation arbetar Vinnova också med att stärka samverkan nationellt och internationellt och är aktiva inom EU:s ramprogram.

Trafikverket - Trafikverket driver forskning och innovation tillsammans med akademi och näringsliv. I den nationella planen för transportsystemet 2018–2029 är 8 miljarder kronor avsatta till forskning och innovation[2]. Medlen ska fördelas på samtliga trafikslag och utgå från ett sammanhållet transportsystem. Följande portföljer finns: planera, vidmakthålla, möjliggöra, bygga, sjöfartsområdet, luftfartsområdet samt strategiska initiativ. Sammanlagt bidrog Trafikverket med 539 miljoner kronor till FoI under 2018, fördelat på 562 projekt. Under året påbörjades 172 nya projekt och 231 projekt avslutades. 55 miljoner kronor har varit sjöfartsportföljens budget men som beskrivits ovan har regeringen nyligen beslutat höja upp denna till 100 miljoner. Sjöfartsportföljen har för närvarande fyra prioriterade områden:

- Klimat- och miljö
- Digitalisering
- Sjösäkerhet och social hållbarhet
- Infrastruktur (effektivare sjötransportsystem)

Utöver sjöfartsportföljen finns också medel från de andra portföljerna tillgängliga exempelvis i portföljen planera som innehåller en särskild satsning mot sjöfart. I skrivande stund har följande medel beviljats till projekt om sjöfarten utanför sjöfartsportföljen: 3,2 miljoner kr (2018), 7,3 miljoner kr (2019), 3,5 miljoner kr (2020) samt 2,3 miljoner (2021).

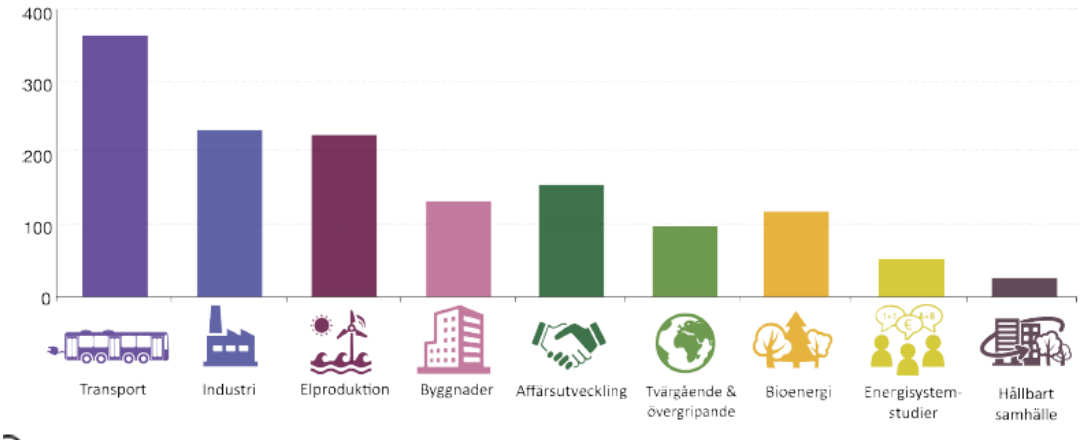
För att samordna forskning och innovation inom sjöfarten har Trafikverket, genom förkommersiell upphandling, upphandlat ett sjöfartsprogram på 100 miljoner kronor över 10 år. Medfinansiering kommer också krävas av inblandade parter. Lighthouse vann 2018 en annan förkommersiell upphandling genom sitt branschprogram Hållbar sjöfart[3].

Energimyndigheten – Energimyndigheten arbetar med förnybar energi, klimatinsatser, bättre teknik och smartare energianvändning. Forskning och innovation utgör en viktig grundförutsättning. Energimyndigheten arbetar inom grundläggande forskning, tillämpad forskning samt pilot-och demonstration inom tre fokusområden: transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria

[2] Trafikverkets Forsknings – och Innovationsplan för åren 2019–2024

[33] Bland programmets deltagare finns branschorganisationer som Svensk Sjöfart och Sveriges Hamnar, rederier, hamnar och marintekniska företag samt Stiftelsen Sveriges Sjömanshus. Från akademin deltar bland andra Chalmers, KTH, Göteborgs universitet och Linnéuniversitet. Dessutom deltar forskningsinstitut som RISE, SSPA, IVL Svenska miljöinstitutet och Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI och offentliga aktörer som Sjöfartsverket och Västra Götalandsregionen.

fordon och farkoster samt förnybara bränslen. Energimyndigheten arbetar inom ett antal olika områden. Belopp i miljoner kronor för 2017 per område syns nedan.



Källa: Energimyndigheten, 2019.

Energimyndigheten har precis lyst ut sitt nya Sjöfartsprogram med följande vision: ” Ett hållbart sjötransportsystem som är energi-och resurseffektivt och baserat helt på förnybar energi. Svenska aktörer är världsledande tack vare sin utveckling och introduktion av konkurrenskraftiga, klimat-och resurseffektiva produkter och tjänster.”

3. Pågående och kommande utlysningar

Nedan presenteras de pågående och kommande utlysningar som kan vara relevanta för ansökningar gällande forskning och innovation som stärker överflyttning, möjliggör omställning på klimatområdet samt även andra åtgärder som stärker sjöfarten. Sammanställningen är inte fullständig utan syftet är att ge en överblick över de möjligheter som finns. Den nationella samordnaren kommer att samla information om pågående projekt som stärker en överflyttning av gods till sjöfart samt andra, för uppdraget, relevanta projekt.

Myndighet	Utlysning	Tidsramar	Medel	Övrigt
Trafikverket	Sjöfartsportföljen	Fyra stängnings-datum per år, branschprogramme t 1 gång om året	Knappt 60 ska ökas till 100 miljoner per år.	Fyra prioriterade områden: Klimat och miljö, digitalisering, sjösäkerhet och social hållbarhet och infrastruktur (effektivare sjötransportsystem). Branschprogrammet Hållbar sjöfart har en egen process för nya projekt.
	Planeraportföljen	Fyra stängnings-datum per år	125 miljoner (2018) – hela portfölje n	Bidra till utvecklingen av Trafikverkets förmåga att planera ett effektivt, tillgängligt och hållbart transportsystem, ett transportsystem som stöder en hållbar utveckling av samhället. Planeringsunderlag för sjöfarten pekas ut som en av prioriteringarna.
	Triple-F (Fossil Free Freight)	Projektförslag lämnas in en gång om året	13 miljoner (2019)	12-årig satsning för ett fossilfritt godstransportsyste m. Teknik, policy och logistik i alla trafikslag är särskilt prioriterade.
Energimyndighete n	Sjöfartsprogramme t	Öppen till den28 augusti	20 miljoner	Program kan pågå 2019-2023
Vinnova	Har ingen specifik sjöfartssatsning dock kan sjöfart vara aktuellt inom ramen för ex: Utmaningsdriven innovation (UDI) och Innovationer för hållbart samhälle (IHS).			

.

Referenslista

Energimyndigheten (2017) – Sjöfartens omställning till fossilfrihet - rapport ER 2017:10.

Energimyndigheten (2017) - Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet – rapport ER 2017:07

Energimyndigheten (2019) - Samordningsuppdraget för omställningen av transportsektorn till fossilfrihet. ER 2019:2

Kouchky & Partner AB (2016): Sjöfartens omställning till fossilfrihet. Underlagsrapport till Energimyndigheten 2017.

Maritimt Forum (2017) – Mer sjöfart, ja tack! – transportköpare om överflyttning av gods från väg till sjö.

Näringsdepartementet (2018): Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi".

Sjöfartsverket (2016): Analys av utvecklingspotential för inlands- och kustsjöfart i Sverige.

Stockholms Universitet, *Juridiska institutionen (2015*): Promemoria: Regelförenkling för sjöfarten.

Utarbetad av docent Johan Schelin Axel Ax:son Johnsons institut för sjörätt och annan transporträtt.

SSPA (2018): Energieffektivisering genom ökad fyllnadsgrad i sjötransporter - Rapport nr.: RR41157556-03-00-A.

Trafikanalys (2017): Årlig sjöfartsstatistik 2017.

Trafikanalys (2017): - Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2017 - Rapport 2017:15.

Trafikanalys (2019): Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader – rapport 2019:4.

Trafikanalys (2019): En breddad ekobonus – rapport 2019:1.

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

TRAFIKVERKET. PUBLIKATIONSNUMMER: 2019:111. ISBN: 978-91-7725-464-5. UTGÅVA: MAJ 2019. PRODUKTION OMSLAG: GULLERS GRUPP FOTO: TRAFIKVERKET