



Remissyttrande
Datum 2024-04-12
Diarienummer: LI2023/03919

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Regeringskansliet per e-post:
li.remissvar@regeringskansliet.se,
li.nationellplan@regeringskansliet.se.

Yttrande: "Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037"

Sammanfattning

Under åren 2020-2021 har sjöfarten i Vänern varit ett nationellt pilotområde för framtagande av ett arbets sätt baserat på samverkan för ökad konkurrenskraft. Detta har drivits av Trafikverket, tillsammans med Vänersamarbetet som regional koordinator och involverat aktörer från privat och offentlig sektor. En kraftsamling som bl a har resulterat i utredningar och ett inriktningsdokument med tydlig rollfördelning. Utöver satsningar som aktörerna kring Vänern gör i förbättrade förutsättningar för ökad sjöfart, har även tre prioriterade utmaningar identifierats. Våra synpunkter på inriktningsunderlaget fokuserar därför på sjöfarten och hur underlaget förhåller sig till följande områden:

- 1) Behovet av minskade avgifter för sjöfarten
- 2) Behovet av förbättrad tillgänglighet i Göta älv
- 3) Behovet av investeringar i hamnar och farleder

Vänersamarbetet betonar vikten av att *alla* delområden i Trafikverkets underlagsrapport för sjöfart tas upp i inriktningsunderlaget, dvs underlaget kompletteras med att även omfatta utvecklingen av hamnar, tillgänglighet för sjöfarten samt ett utvecklat resonemang kring sjöfarten i beredskapsplaneringen.

Detta yttrande stöds även av Vänerregionens Näringslivsråd (VNR).

Synpunkter

1) Behovet av minskade avgifter för sjöfarten

Vänersamarbetet vill betona vikten av att avgiftssystemet för transporter blir konkurrensneutralt och inte missgynnar sjöfarten, särskilt inte de inre vattenvägarna med långa farleder. **Vänersamarbetet ställer sig positiva till resonemanget i inriktningsunderlaget om att finansierande avgifter bör sättas lägre på mer kostnadskänsliga transporter, så som t ex inrikes vattenvägar.**

Vänersamarbetet förordar dock att även lotsavgifterna ses över utifrån ett systemperspektiv, särskilt för transporter med hög kostnadskänslighet, som inre vattenvägar med långa lotssträckor och höga krav på lotsplikt. Effektivitetsförlust och undanträngningseffekter av höga lotsavgifter för inre vattenvägar bör beaktas.

Vi vill här hänvisa till Trafikverkets underlagsrapport för sjöfart (ärendenummer TRV 2023/70321), där följande konstateras: *”Statskontoret har på uppdrag av regeringen utrett Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform. Myndigheten konstaterar bland annat att Sjöfartsverkets avgifter endast marginellt bidrar till att styra mot ökad överflyttning från vägtransport till sjötransport. Ett undantag, menar Statskontoret, är inlandssjöfarten på Mälaren och Vänern. Där utgör sjöfartsavgifterna en relativt stor andel av kostnaderna. En eventuell sänkning av avgifterna i dessa områden skulle, enligt Statskontoret, kunna styra mot ökad överflyttning.”* (sid 14-15). Vänersamarbetet vill även hänvisa till tidigare remissvar från bl a Svensk Sjöfart, Vänerregionens Näringslivsråd och Vänerhamn till Sjöfartsverket gällande höjda avgifter för sjöfarten och de negativa konsekvenserna detta innebär.

Sjöfartsverket skriver i sin konsekvensutredning kring avgifter: *”Enligt VTI:s rapport Sjötrafik i Vänern och Mälaren får en höjning av farleds- och lotsavgifter en större procentuell påverkan på den totala transportkostnaden för sjötransporterna i dessa områden³. För både Vänern och Mälaren är sjötransporterna utsatta för konkurrens från andra trafikslag. Det innebär att en ökad totalkostnad för sjötransporter relativt med andra transportslag kan innebära att transportköparna väljer bort transport via sjöfart till förmån för till exempel vägtransport via lastbil. En konsekvens av detta kan bli försämrade konkurrensmöjligheter för de redare som är verksamma inom Vänern och Mälaren.”* (Sjöfartsverket, Dnr 23-00402, sid. 6).

Vänersamarbetet välkomnar fortsatt utredning (av VTI och Sjöfartsverket inför avgiftsöversynen 2028) och instämmer i regionernas inspel om en översyn av sjöfarten när det gäller finansieringsmodeller som kan öka hållbara transporter, i synnerhet på inre vattenvägar (bilaga 2 till Inriktningsunderlaget).

2) Behovet av förbättrad tillgänglighet i Göta älv

Sjöfarten i Vänern är till en del av det internationella nätverket av vattenvägar och är beroende av en god tillgänglighet i Göta älv/Trollhätte kanal. Slussarna i Göta älv är dock uttjänta 2030 och byggnation av nya slussar ingår som namngivet objekt i nationell plan. Nya slussar kommer att bidra väsentligt till ökad godsvolym i och med att dessa kommer att tillåta fartyg som uppfyller Europastandard för inre vattenvägar samtidigt som större godsfartyg blir möjliga att köra till och från Vänern. Detta kommer bidra till en ökad konkurrenskraft, ökad mängd gods på Vänern samt ytterligare avlastning av väg- och järnvägsnätet i Mellansverige. En stängning av Göta älv/Trollhätte kanal pga försenad eller utebliven byggnation av nya slussar skulle bli förödande godstransporterna. Detta konstateras i en nyligen genomförd utredning på uppdrag av Trafikverket (Tecnoocean Consulting, Proj-nr: 1350-1, 2022).

Slussarna i Göta älv är dessutom av stor vikt för turistsjöfarten i hela Vänerregionen, Göta kanal och västkusten. Möjligheten att ta sig mellan Vänern, kanalerna och havet, gör båtlivet mer attraktivt för hamnar och båtfolk. Idag beräknas turisttrafiken omfatta omkring 2 500 till 3 000 slusspassager per säsong. Lägre tillväxt och förlorade arbetstillfällen inom besöksnäringen har direkta effekter på hela regionen som destination. Bevarandet av slussarna är av vikt för utveckling och tillväxt i de samhällen som idag utgör besöksdestinationer. Vattenvägen mellan Vänern och havet är viktig för svensk besöksnäring. Ett mobilt båtliv hotas om slussarna försvinner. Besöksmål och näringar vid Vänern, Göta älv och Göta kanal är beroende av att slussarna finns kvar

Vänersamarbetet betonar vikten av att arbetet med nya slussar i Göta älv fortskrider enligt plan som en namngiven investering och därmed inte omprövas eller omprioriteras. Utan denna investering kan inte sjöfarten på Vänern bedrivas och investeringen bör därför fortlöpa enligt den upprättade tidsplanen, då det finns en bortre gräns för när slussarna är uttjänta (2030).

Förutom byggnationen av nya slussar, är tillgängligheten i hela Göta älv viktig för Vänersjöfarten, från Frihamnen i Göteborg till Dalbobron i Vänersborg. Vänersamarbetet har förståelse för behovet av utökad kollektivtrafik och möjlighet till resande med cykel i storstäder som Göteborg. Dessa utvecklingsplaner måste dock ske i nära dialog med Vänersjöfartens aktörer och utveckling av t ex Göteborg bör inte ske på bekostnad av hela Vänerregionen. Vänern är utpekat som riksintresse för sjöfart och ska beaktas vid alla former av byggnationer av broar och underhåll i Göteborg och längs Göta älv. Här ser vi att de rekommendationer som föreslås i Sjöfartsverkets utredning "Tillgänglighet i farlederna i Göta älv och Trollhätte kanal" ingår i inriktningsunderlaget (Sjöfartsverket, dnr Dnr 21-03104-1). Utredningen slår fast: "Göta älv och Trollhätte kanal är känsligt för störningar beroende på en komplex infrastruktur där väg, järnväg och sjöfart ska samsas i ett begränsat område. Störningar i infrastrukturen uppstår vid byggnation av nya anläggningar, planerat underhåll av befintliga anläggningar och haverier. Denna rapport tydliggör komplexiteten i infrastrukturen och brister i regelverk och arbetssätt. Den statistik som sammanställts visar på att byggnationer av broar har störst negativ påverkan för sjöfartens framkomlighet." (Sjöfartsverket, dnr Dnr 21-03104-1, sid. 3).

Vänersamarbetet betonar därför att det påbörjade arbetet med transportslagsövergripande system för hela Göta älv och Göteborg bör fortsätta samt att konsekvenser för sjöfarten tydligt beaktas i planering för byggnationer över älven, underhåll av befintliga broar och kollektivtrafikens utbyggnad.

Vänersamarbetet anser att även sjöfarten bör beaktas i avsnittet om "Minskade trafikstörningar av infrastrukturarbeten" (sid 87-89).

Vänersamarbetet finner det anmärkningsvärt att avsnitt 3.2 Tillgänglighet i inriktningsunderlaget tar upp alla trafikslag (väg, järnväg, flyg och cykel) utom sjöfart. Vi förordar att rekommendationerna i Trafikverkets underlagsrapport för sjöfart införlivas i inriktningsunderlaget när det gäller tillgänglighet och att även sjöfarten får förslag och bedömningar inom detta område.

3) Behovet av investeringar i hamnar och farleder

Vänersamarbetet vill även poängtera vikten av att hamnarnas roll i infrastrukturplaneringen synliggörs i underlaget. Detta är ett område som är tydligt prioriterat i Trafikverkets underlagsrapport om sjöfart. Här betonas också betydelsen av de mindre hamnarna i Sverige och vikten av att ha ett stort nätverk av hamnar i Sverige, särskilt för det regionala näringslivet. Här lyfts bl a hamnarna i Vänern som betydelsefulla för industrin i Vänerområdet (ärendenummer TRV 2023/70321). Vänersamarbetet delar

denna slutsats, men vill även påpeka att de mindre hamnarna inte enbart är till nytta för det regionala näringslivet, utan bidrar också till en avlastning av väg och järnväg i stora delar av Sverige. De allmänna hamnarna i Väner utgör ca 12% av Sveriges 54 hamnar och är strategiskt placerade både ur ett logistik- och försvarsperspektiv. Investeringar i hamnar är en väsentlig förutsättning för att stärka svensk sjöfart, öka konkurrenskraften och bidra till överflyttning av gods från bl a väg till sjö. Det finns kapacitet att frakta gods via sjöfarten och en överflyttning kan därmed avlasta stora delar av väg- och järnvägsnätet, särskilt i de mellersta och södra delarna av Sverige. Det krävs dock att den statliga investeringsgraden i infrastruktur som gynnar sjöfart ökar. Enligt inriktningsunderlaget är det enbart knappt 5% av de stora investeringarna sjöfartsinvesteringar.

Hamnarna och sjöfarten bör även ses som en del av den beredskapsviktiga infrastrukturen och föreslår att sjöfarten blir en tydlig del av beredskaps- och kontinuitetsplaneringen för de båda beredskapsmyndigheterna Trafikverket och Sjöfartsverket. Vi instämmer i uttalandet i inriktningsunderlaget att *”transportsystemet behöver bli ännu bättre rustat för att klara höga belastningar som orsakas av oväntade händelser”* (sid 69). Därför vill vi hänvisa till Trafikverkets egen underlagsrapport kring sjöfart som pekar ut sjöfarten som viktig för Sveriges beredskap och totalförsvaret för godstransporter. Här står: *”Sjöfartens betydelse för Sveriges försörjnings-beredskap kan inte nog betonas. En robust transportinfrastruktur, inte minst avseende sjötransporter, har stor betydelse för försörjningstryggheten. Det finns således ett behov av att skydda vitala delar av transportinfrastrukturen samt samhällsviktiga transporter. Att vi har fungerande hamnar för lastning och lossning av gods och passagerare, tillgång till lastbärande fartyg samt dess besättningar, tillgång till varv för reparationer och nybyggnationer samt tillgång till lots och VTS-tjänst är en förutsättning för godstransporter till och från Sverige.”* (sid 35, TRV 2023/70321). Vänersjöfarten är ett exempel på infrastruktur som kan spela en stor roll i totalförsvaret med sitt strategiska läge. Sjöfarten i denna del av Sverige kan täcka stora delar av inlandet i Mellansverige för både person, materiel- och godstransporter, avlasta väg och järnväg samt vara en nyckelfaktor även i nord-sydlig riktning på transporter.

Vänersamarbetet vill se en långsiktig statlig del av finansiering av investeringar i de mindre hamnarna, då dessa är en viktig del av intermodaliteten, av stor socioekonomisk betydelse för den svenska industrin samt kan utgöra en del av beredskapsinfrastrukturen.

Vänersamarbetet välkomnar en utredning gällande utveckling av noder (hamnar och terminaler) för ökad intermodalitet som föreslås (sid 85).

Vänersamarbetet välkomnar också utredningar kring digitalisering av sjöfarten, men för ett väl fungerande transportsystem inom sjöfarten behövs även satsningar på mer grundläggande förutsättningar, som tillgänglighet i form av hamnar, slussar och farleder samt översyn av avgiftssystemet.

Om Vänersamarbetet: Vänersamarbetet är en ekonomisk förening som bildades hösten 2015. Dess medlemmar är de 13 kommunerna runt Väner. I Värmland: Grums, Hammarö, Karlstad, Kristinehamn, Säffle. I Västra Götaland: Grästorp, Gullspång, Götene Lidköping, Mariestad, Mellerud, Vänersborg, Åmål. Föreningen drivs också med stöd från Region Värmland och Västra Götalandsregionen samt i nära samarbete med privat näringsliv och övriga intresseföreningar vid Väner.

Föreningens ändamål är att bedriva utvecklingsarbete som bidrar till en hållbar tillväxt, attraktiv miljö och annat som bidrar till att skapa en bra livsmiljö för boende, brukare och besökare kring Väner.

Om Vänerregionens Näringslivsråd: Vänerregionens Näringslivsråd bevakar och driver frågor inom logistik och transport i Vänerregionen, med stort fokus på Vänersjöfarten. Medlemmarna består bl av hamnar, rederier och

stora varuägare samt representerar även andra transportslag som till exempel Tågoperatörerna och Sveriges Åkeriförening Värmland.