



Näringsdepartementet

[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)

[peter.kalliopuro@regeringskansliet.se](mailto:peter.kalliopuro@regeringskansliet.se)

## Remiss Rapporter från Trafikverket och Transportstyrelsen om tyngre och längre fordon på det allmänna vägnätet

### Sammanfattning

Sjöfartsverket instämmer i att en 74-tons reform inte ska ses som en enskild åtgärd. Sjöfartsverket rekommenderar att Trafikverket och Transportstyrelsen genomför ytterligare utredningar som även beaktar de samhällsekonomiska konsekvenser som inte utretts inklusive sjöfartens möjligheter att avlasta det allmänna vägnätet. Sjöfartsverket saknar ett resonemang om den lediga kapacitet och den potential som finns i sjöfartssystemet. Analysen ska göras ur ett transportslagsövergripande systemperspektiv där konsekvenserna av beslutet på andra trafikslag, inklusive sjöfart, belyses, såsom utredarna föreslår. Sjöfartsverket anser därför att ytterligare tid och resurser ska tilldelas utredarna innan ett beslut fattas.

Sjöfartsverket menar att ett ökat fokus på fyrstegsprincipen skulle visa på en samhällsekonomisk nytta genom att med stöd av styrmedel få marknaden att välja andra transportlösningar och därigenom minska behovet av investeringar i kostsam landinfrastruktur.

Sjöfartsverket ser positivt på att en fördjupad analys av anslutningsvägarna till hamnar och terminaler genomförs i enlighet med Trafikverkets förslag. Sjöfartsverket föreslår att länk- och nodkostnader separeras i Transportstyrelsens känslighetsanalys. Vidare kunde kostnaden för olika typer av bullerreducerande åtgärder ha exemplifierats i analysen.

Nedan redogör Sjöfartsverket till bakgrunden för vårt ställningstagande.

Datum  
2014-09-29

Vår beteckning  
0403-14-02927-2

## Remiss från Trafikverket

### *Sammanfattning och slutsatser*

Sjöfartsverket instämmer i att en 74-tons reform inte ska ses som en enskild åtgärd. Utöver syftet att möjliggöra att vägfordon utnyttjas bättre i trafiken, anser Sjöfartsverket att Sverige med stöd av 74-tons reformen även har möjlighet att effektivisera hela transportsystemet. Trafikverket skriver att trenden går mot större farkoster – inte bara inom lastbilstrafiken. Detta stämmer vad gäller sjöfart på öppet hav, men det finns även en trend som innebär utveckling av inlandssjöfart med mindre fartyg. Sjöfartsverket vill uppmärksamma det arbete som pågår hos Transportstyrelsen med att införa föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och som förväntas vara ikraft före årsskiftet 2014/2015. Sjöfartsverket anser att 74-tons reformen bör beakta de möjligheter som skapas i samband med införandet av det nya regelverket. Vid införandet av inre vattenvägar i Sverige skapas förutsättningar för ett helt nytt transportslag som har potential att avlasta det allmänna vägnätet genom att överföra lokala vägtransporter till inre vattenvägar.

Trafikverket anger att en 74-tons reform kommer att förändra konkurrenssituationen mellan trafikslagen. Risken för stora överföringar av gods från järnväg till väg bedöms som mindre. Sjöfartsverket har noterat att "konkurrenssituationen mellan trafikslagen" inte omfattar sjöfart och önskar i fallet med 74-tons reformen uppmuntra till samverkan mellan väg- och sjötrafik.

Trafikverket anger att verket inte har tillräcklig kunskap för att kunna göra en bedömning av anslutningsvägarna till hamnar och terminaler och att det finns behov av att fördjupa den analys som genomförts med SKL. Sjöfartsverket ser positivt på att en fördjupad analys genomförs och bidrar gärna, inom ramen för vårt verksamhetsområde, till det arbetet.

Trafikverkets egen analys visar att efterfrågan på godstransporter kommer att öka med drygt 50 procent fram till 2030. I det sammanhanget påstår Trafikverket att andra transportslag såsom järnväg och sjöfart inte kan ta över alla godstransporter på väg utan en effektivisering av varje transportslag för sig och tillsammans måste ske. Sjöfartsverket önskar här återigen lyfta den potential som finns på inre vattenvägar.

En av utgångspunkterna för Trafikverkets arbete är fyrstegsprincipen. Sjöfartsverket menar att ett ökat fokus på fyrstegsprincipen skulle visa på en samhällsekonomisk nytta genom att med stöd av styrmedel få marknaden att välja andra transportlösningar och därigenom minska behovet av investeringar i kostsam landinfrastruktur. Detta har Sjöfartsverket tidigare uppmärksammat i vårt yttrande 2012 om Trafikverkets kapacitetsutredning (Sjöfartsverkets

Datum  
2014-09-29

Vår beteckning  
0403-14-02927-2

referensnummer 0403-12-01504-2) och vill härmed uppmärksamma ännu en gång. Vattenvägar för inlandssjöfart kräver betydligt lägre investeringar och underhåll än motsvarande transportkapacitet på land (Centre for Transport Studies, VTI 2011). Samtidigt ger det möjligheter till fler alternativa lösningar för industrin och förbättrar redundansen i ett transportsystem som på senare år har uppvisat en del tecken på hög sårbarhet.

### *Överflyttning mellan transportslag*

Trafikverket refererar till en rapport sammanställd av Trivector AB som anger att det råder delade meningar om bland annat omfattningen av överflyttningen av godstransporter från järnväg/sjöfart till väg och lämpliga parametrar för att skatta överflyttningseffekter och inducerad trafik (framförallt elasticitetstal). För att få en uppfattning om hur det verkligen förhåller sig menar Sjöfartsverket att det är av yttersta vikt att detta utreds och analyseras grundligt.

Sjöfartsverket är tveksamt till slutsatsen att kapaciteten generellt är god på vägnätet. I resonemanget om kapaciteten i de olika transportsystemen saknar Sjöfartsverket ett resonemang om ledig kapacitet och den potential som finns i sjöfartssystemet, vilket Sjöfartsverket uppmärksammade i vårt yttrande 2012 om Trafikverkets kapacitetsutredning och vill uppmärksamma återigen (Sjöfartsverkets referensnummer 0403-12-01504-2). För att uppnå ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem krävs att det råder konkurrensneutralitet mellan trafiklagen. Detta förutsätter dock att det finns en gemensam beräkningsmetod för internaliseringsgraden.

### Inlandssjöfart och kusttrafik möjliggör avlastning av det allmänna vägnätet

En aspekt som Sjöfartsverket saknar fullständigt i både rapporten från Trafikverket och i rapporten från Transportstyrelsen är inlandssjöfartens och kusttrafikens potential för att avlasta det allmänna vägnätet, bidra till en bättre miljö genom exempelvis minskade emissioner till luft och mindre buller samt genomförandet av de transportpolitiska målen. Detta gäller lokalt och regionalt, vilket tycks ha åsidosatts när Trafikverket i sin rapport refererar till att sjöfarten har ett naturligt monopol på ett globalt plan (sid. 79).

Sjöfartsverket anser att ur konkurrenshänseende bör införandet av inre vattenvägar jämföras med lastbil och tåg. Inte, som kanske kan ligga nära till hands i Sverige, med sjöfart på öppet hav. Med utgångspunkt från hur Sverige ser ut rent geografiskt och demografiskt och vad gäller befintliga vattenvägar som skulle kunna utnyttjas, bör potentialen med inlandssjöfart initialt vara mest attraktiv för områden i Mellansverige.

Datum  
2014-09-29

Vår beteckning  
0403-14-02927-2

### *Samhällsekonomiska effekter och Samhällsekonomisk analys i bilaga II*

Sjöfartsverket välkomnar utredningen om samhällsekonomiska konsekvenser. Sjöfartsverket anser dock att den samhällsekonomiska analysen inte uppfyller de krav som bör kunna ställas på ett underlag som ska bidra till att ett välgrundat beslut ska kunna fattas om att höja gränsen för den högsta tillåtna fordonsvikten på väg från 60 till 74 ton. Det främsta skälet till detta är att, precis som anges i analysen, så har ingen analys av hur det förändrade regelverket påverkar transportarbetet och eventuella överflyttningar mellan trafikslagen genomförts som omfattar både järnväg och sjöfart.

Utredarna skriver i rapporten att de haft begränsad tid att genomföra uppdraget varför fullständiga analyser inte kunnat genomföras. Sjöfartsverket anser att analysen ska göras ur ett transportslagsövergripande systemperspektiv där konsekvenserna av beslutet på andra trafikslag, inklusive sjöfart, belyses, såsom utredarna föreslår. Sjöfartsverket anser därför att ytterligare tid och resurser ska tilldelas utredarna innan ett beslut fattas.

### Känslighetsanalyser

Sjöfartsverket anser att ytterligare känslighetsanalyser bör göras av följande anledningar.

- Utan att motivera varför prövar utredarna inte alternativet att bränsleförbrukningen inte ökar mer än i huvudalternativet utan endast av en lägre förbrukning.
- Konsekvensen av att använda sig av en snitthastighet på 80 km/h har inte redovisats. Att lastbilarna skulle ha en snitthastighet på väg på 38 km/h uppfattar Sjöfartsverket som ett lågt antagande. Nodtider kanske ingår i antagandet om drifttid, där länk- och nodkostnader påverkas olika av en förändring av regelverket. Sjöfartsverket föreslår därför att länk- och nodkostnader separeras i analysen.
- Enligt utredningen ökar inte sannolikheten av att olyckor inträffar med tyngre och längre fordon. Sjöfartsverket saknar dock ett resonemang om konsekvenserna då olyckor ändå inträffar och om dessa påverkas av tyngden och längden på de inblandade fordonen.
- Kostnaden för olika typer av relevanta bullerreducerande åtgärder kunde ha exemplifierats för att ge en fingervisning om vilken typ av kostnader det rör sig om.

Datum  
2014-09-29

Vår beteckning  
0403-14-02927-2

### *Transportpolitiska effekter*

Sjöfartsverket välkomnar en fördjupad analys om det icke statliga vägnätet till och från centrala terminaler och hamnar. En sådan analys bör omfatta huruvida det är möjligt att via sjöfart på inre vattenvägar avlasta de mindre och svagare vägarna som utgör en del av det nuvarande vägnätet för bärighetsklass 1 (BK1). Detta kan vara av relevans för t.ex. lokala och regionala transportbehov.

### **Remiss från Transportstyrelsen**

#### *8. Konsekvenser*

##### *8.1 Inledning*

Sjöfartsverket ställer sig bakom förslaget att genomföra en transportslagsövergripande systemstudie av hur transportvolymerna kan komma att påverkas.

##### *8.2.9 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse*

###### Funktionsmålet

Avseende att skapa bättre tillgänglighet önskar Sjöfartsverket återigen poängtera möjligheterna med inlandssjöfart som på sikt även skulle kunna vidareutvecklas till att omfatta frekvent kusttrafik.

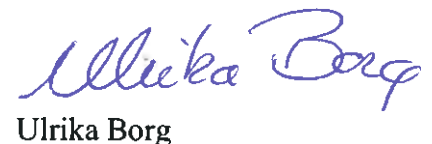
##### *Bilaga 5 Samhällsekonomisk analys*

Se Sjöfartsverkets synpunkter om Trafikverkets *bilaga II* som utgörs av samma samhällsekonomiska analys som den Transportstyrelsen redogör för i bilaga 5.

I handläggningen av detta ärende som avgjorts av generaldirektören Ann-Catrine Zetterdahl, har deltagit samhällsdirektören Jaak Meri, verksjuristen Lisa Lewander, samhällsekonom Katarina Händel, vik. handläggaren på Infrastrukturenheten Johan Lantz, och handläggaren Ulrika Borg, föredragande.



Ann-Catrine Zetterdahl



Ulrika Borg