

STYR GODSET ~ AV VÄGEN!

Sex sätt att öka sjöfartens transporter

FÖRORD

Städer växer, vilket i grunden är naturligt och bra. Människor vill bo där det finns arbeten. Med ökad globalisering och handel borde också hamnar i anslutning till städerna växa, men istället ökar belastningen på väg- och järnvägsnätet i Sverige. Frågan är varför.

Sveriges transportsystem står inför stora utmaningar. Vägar och järnvägar är i behov av omfattande upprustning för att klara dagens belastning. Samtidigt som trafiken ökar läggs pengarna på att bygga nytt och räcker inte till för att genomföra de åtgärder som krävs i det befintliga systemet.

Sjöfarten har ledig kapacitet och kan avlasta landinfrastrukturen omedelbart. Bilderna nedan visar att lastbilstransporterna genom vårt land är många, samtidigt som en stor del av godset ankommer och lämnar landet till sjöss. Förklaringen är att de inrikes transporterna sker med en onödigt lång lastbilstransport till mer avlägsna hamnar i landet eller på kontinenten, istället för att nyttja sjöfarten under en längre del av godsets totala resa. Att korta ner inrikes väg- och järnvägstransporter till fördel för längre utrikes sjöfarts-

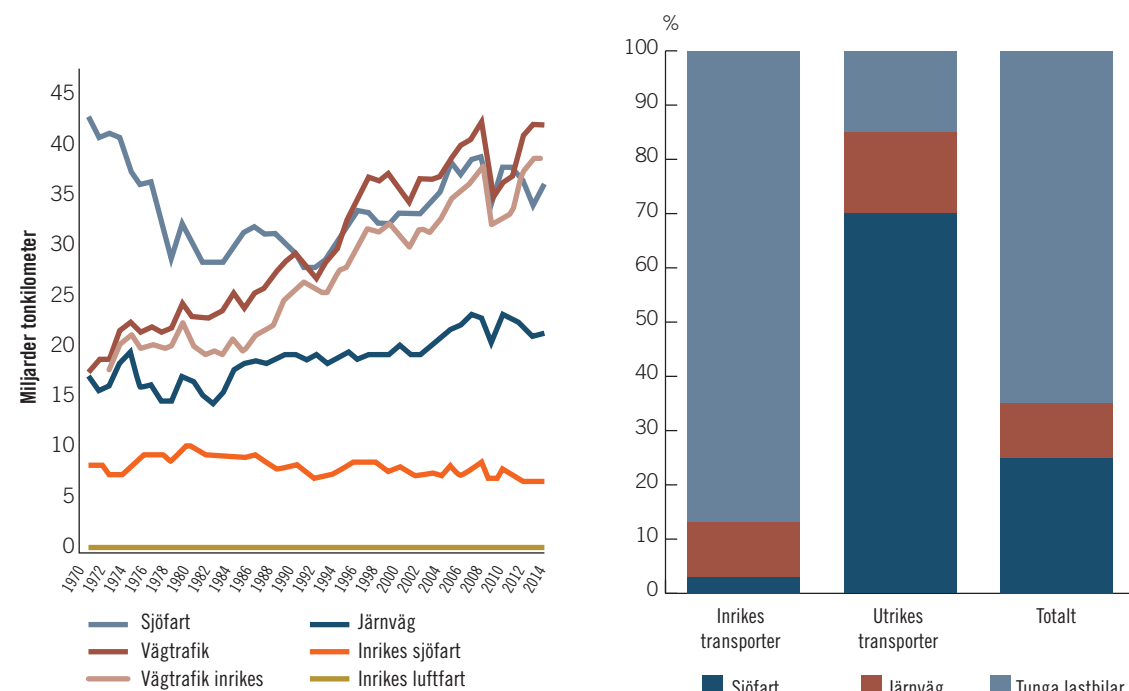


Bild 1: Godstransportarbete per trafikslag 1970–2014. Sjöfarten är det enda transportslag som minskat sedan 1970.

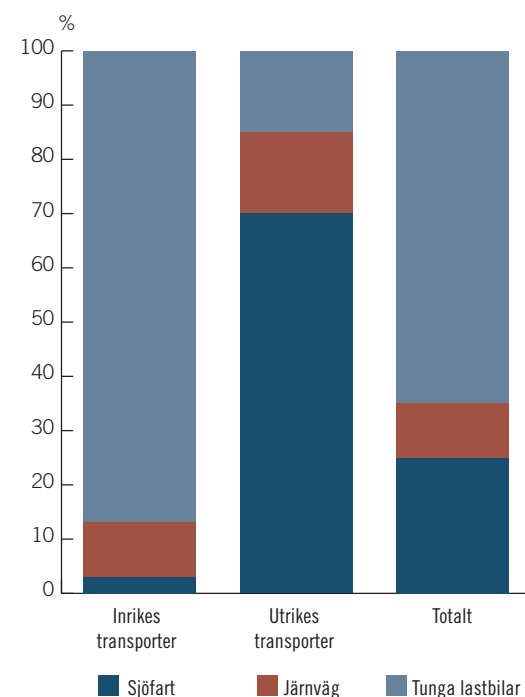


Bild 2: Andel godsmängd (2014) med sjöfart, järnväg och lastbil i inrikes- och utrikestrafiken, mätt i procent.

transporter, ger potential att avlasta den hårdast ansatta infrastrukturen. Låt sjöfarten stå för en större del av resan. Då hjälper vi landtransporterna att fungera bättre.

Regeringen är tydlig med att en överflyttning av gods från land till sjö måste ske för att uppnå de övergripande transportpolitiska målen och säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Men överflyttningen går långsamt. Gods som ska till Sverige lossas i hamnar nere på kontinenten och går på gummihjul över Öresundsbron och vidare upp genom vårt avlånga land, istället för att ta sjövägen till svenska hamnar. Och vice versa. Kanske är det så att Sveriges viktigaste hamnar inte ligger i Sverige utan är storhamnar på kontinenten som Rotterdam eller Hamburg.

Det är hög tid att gå från ord till handling och skapa förutsättningar för att sjöfartens potential och kapacitet utnyttjas bättre. För att det ska bli verklighet krävs politiska styrmedel.

Vi gav därför WSP i uppdrag att kartlägga hur andra länder med liknande utmaningar har gjort. Deras rapport* visar att styrmedel ger effekt. Styrmedel är till gagn för miljön, för den regionala pendeltrafiken och skulle gynna svensk konkurrenskraft.

Vi hoppas att den här skriften – som sammanfattar WSP:s rapport – kan bidra till en konstruktiv diskussion om hur styrmedel skulle kunna införas i Sverige.

KONTRAKTSVILLKOR

EXEMPLET ROTTERDAMS HAMN

Från Rotterdams hamn transporteras de flesta containers vidare med lastbil in i landet. Transporterna medför trafikstockningar och försämrad luftkvalitet.

För att komma till rätta med problemen satte hamnmyndigheten Port of Rotterdam, ägt av både Rotterdams kommun och den nederländska staten, upp strikta hållbarhetskrav för alla som ville etablera sig i den nybyggda yttre hamndelen Maasvlakte 2.

De avtal som slutits innehåller åtaganden vad gäller luftkvalitet, bullernivåer och renare omlandstransporter och krav på hur energi, överskottsvärme, avfall och halvfabrikat ska användas och återvinnas. Terminalkoncessionerna har villkorats med ett åtagande om trafikslagsfördelning för att få ner användandet av lastbilar för omlandstransporterna. Om leverantören inte kan leva upp till sina åtaganden utgår vite.

I nya Maasvlakte 2 är infrastrukturen byggd för att kunna klara av en tydlig uppdelning av transportslagen. Direktförbindelse med järnväg har givits ett tydligt fokus och samtliga kajer har konstruerats för att kunna ta emot inlandsfartyg.

Maasvlakte 2 öppnade under 2015 och har ännu inte nått full kapacitet, men de siffror som finns indikerar en tydlig effekt: för hela Maasvlakte 1 och 2 (gamla och nya hamnen) ligger lastbilstransporternas andel av omlands- trafikken idag på omkring 45 % – vilket ska jämföras med 53 % för övriga Port of Rotterdam.

I Sverige är kontraktstvillkor resultatet av förhandlingar mellan terminaloperatörer och – oftast ett kommunalägt – bolag. Det innebär att svenska kommuner, som är ägare av större delen av den svenska hamninfrastrukturen, redan idag skulle kunna använda kontraktstvillkor som styrmedel för att aktivt bidra till en överflyttning av gods från land till sjö. Hamnarna bör också se sin del i ett större sammanhang och infrastrukturavgifter och hanteringskostnader bör fördelas på ett transparent och lämpligt sätt. Om operatörerna förstår sin roll i värdekedjan och vågar ifrågasätta sin nuvarande affärsmodell finns en stor potential för flera av Sveriges hamnar att locka större volymer för omlastning. Dessutom bör staten införa stimulanser som ökar hamnarnas attraktivitet som transportnoder.



BRUKARAVGIFTER

EXEMPLET TYSKA KILOMETERSKATTEN

Tusentals fordon från hela Europa åker varje dag genom Tyskland. Den ständigt ökande godstrafiken leder till en omfattande belastning av vägarna. För att kostnaderna för underhåll och utbyggnad ska fördelas rättvist infördes år 2005 en vägavgift baserad på körsträcka för inhemska och utländska lastbilar.

Avgifterna beräknas utifrån körd avgiftspliktig sträcka, antal axlar och avgasklass med hänsyn till kostnaderna för luftföroreningen.

Kravet på vägtull gäller i princip lastbil från en totalvikt på 7,5 ton på alla tyska statliga motorvägar inklusive rastplatser. Avgiften börjar räknas när lastbilarna kör in på motorvägen.

Avgiftssystemet kombinerar satellitlokalisering med mobil kommunikationsteknik. En avgiftsräknare som är inbyggd i lastbilen registrerar lastbilens position i det ca 30 000 kilometer stora avgiftsbelagda vägnätet (oavsett körriktning). Utrustningen beräknar sedan avgiften utifrån kundens uppgifter om avgasklass och antal axlar och skickar uppgifterna vidare till en datacentral via mobil kommunikationsteknik. Alternativt kan kunden boka den avgiftspliktiga sträckan manuellt.

För att efterleva systemet har det investerats i ett omfattande kontrollsystem med fasta och flygande kontroller. Tyska myndigheter har möjlighet att bötfälla ett fordon med upp till 20 000 euro per tillfälle. Det görs även företagskontroller för att upptäcka eventuellt fusk.

I Sverige utreds just nu införandet av en kilometerskatt. Ett förslag väntas i december 2016. En kilometerskatt skulle innebära ett viktigt steg i att landsvägstrafiken bär sina egna kostnader.





FÖRBUD

EXEMPLET NATTLIGT KÖRFÖRBUD I SCHWEIZ

Schweiz är det land i Europa som har de mest omfattande restriktionerna för vägtrafik. För att minska buller och föroreningar har ett nattligt körförbud för lastbilar införts i Schweiz. Körförbudet har också blivit ett viktigt styrmedel för att flytta transporter från vägarna till andra transportslag.

Det nattliga körförbudet för lastbilar gäller från klockan 22 till 05 på vardagar och lördagar, dessutom gäller det hela söndagarna och på helgdagar året om. Förbudet gäller all trafik med fordon tyngre än 3,5 ton, industriella truckar och maskiner och ledfordon och dragfordon med släp över 5 ton. Det finns möjlighet till undantag i särskilda fall, till exempel vissa godstyper som måste transporteras nattetid eller på söndagar. Att få ett undantag är dock en omfattande process som ska godkännas både federalt och regionalt.

Körförbudet gäller inte bussar och andra passagerarfordon.

Resultatet av körförbudet är kraftigt minskat buller nattetid. Dessutom har det skett en omfattande överflyttning av gods från väg till järnväg eftersom tågen kan rulla hela dygnet. De federala myndigheterna uppskattar att landsvägstransporterna skulle öka med 25–40 % om det nattliga körförbudet togs bort.

Exemplet visar att tidsbaserade körförbud kan vara effektiva styrmedel, men det kan diskuteras hur pass effektivt det är för svenska förhållanden förutom för att minska belastningen på vägarna i och runt de större städerna. Sveriges transportmarknad har samtidigt minst inskränkningar i Europa och det finns en rädsla hos svenska myndigheter att begränsa tillgången på infrastrukturen under vissa tider.

4

KONTROLL AV HUR REGLER FÖLJS

EXEMPLET FORDONSKONTROLLER I ÖSTERRIKE

Österrikiska Tyrolen gränsar till Italien, Schweiz och Tyskland och passeras av många internationella transporter. Österrikiska myndigheter har ökat kontrollerna av lastbilarna i området. Kontrollerna omfattar både teknisk inspektion av fordon och last och kontroller av att arbetsmiljö och sociala villkor för chaufförerna är uppfyllda. Huvudsyftet är att öka säkerheten på vägen, men också att minska miljöpåverkan i området genom minskade utsläpp och att genom ökad tillsyn främja konkurrensen mellan lokala och utländska åkerier. Cabotage-trafiken utgörs primärt av åkare från EU12-medlemsländer som är billigare men som också uppfattas generellt mindre villiga att följa lagar och regler enligt EU-kommissionen. Kontrollerna anses därför ha potentiellt stort inflytande på transportmarknaden i landet.

Sverige har ett antal kontrollstationer längs de stora godsstråken och en högre användning av dessa i kombination med ett GPS-baserat kilometerskattesystem skulle sannolikt ha stor effekt på eventuella regelövertramp också här.

En bakomliggande förklaring till kontroller som styrmedel är de dåliga arbetsförhållanden i lastbilsindustrin. Eftersom personalkostnaderna för en chaufför potentiellt kan utgöra upp till hälften av alla kostnader för ett åkeri finns det enligt OECD incitament för åkerierna att eventuellt inte leva upp till EU:s sociala regelverk. Detta bekräftas också (i princip) av en rapport som Skatteverket publicerade 2016, där det framgick att 80 % av ett urval åkeriföretag som särskilt kontrollerades av Skatteverket fick skattetillägg eller blev föremål för vidare utredning av andra instanser. Ökad kontroll kan därför bidra till ökad konkurrensneutralitet mellan transportslagen.

INCITAMENT OCH EFFEKTIVISERINGS- MÖJLIGHETER

EXEMPLET HCT-TRANSPORTER TILL OCH FRÅN NÄRMSTA HAMN

Låt företag bryta mot regler för att främja en överflyttning av fjärrtransporter från landsväg till järnväg och sjöfart.

Det är tanken med High Capacity Transport (HCT), där transportörer, enligt EU-direktivet 96/53/EC, kan ansöka om och få dispens för att använda en längre och tyngre lastbil än vad som normalt är tillåtet för att transportera sitt gods till närmaste kombiterminal eller hamn.

Att ge incitament för att nå närmaste tillgängliga hamn med en mer effektiv transport ger stora vinster och marknadsfördelar. Eftersom dessa transporter kräver tillstånd ger detta också kontroll vilka som utför transporterna.

Möjligheterna till High Capacity Transport finns redan och ger hamnar, redier och tillståndsmyndigheter möjlighet att på ett effektivt sätt tillsammans aktivt främja en överflyttning av gods.

HCT är effektivt om det används som det är tänkt. Men svenska myndigheter ger idag tillstånd på ett vidlyftigt sätt och HCT provas nu i så långa relationer som transport mellan Göteborg och Malmö och mellan olika distributionslager. Det stimulerar i själva verket mer landsvägstransporter.

När direktivet tillämpas strikt har det alltså en positiv inverkan och åstadkommer en överflyttning men när det tillämpas vidlyftigt åstadkommer det mer gods på landsväg.



HÅRDARE KRAV OCH HÖJDA GRÄNSVÄRDEN

EXEMPLET SECA, SULPHUR EMISSION CONTROL AREA

SECA-området omfattar Nordsjön, Engelska kanalen, Skagerack, Kattegatt och Östersjön.

EU och IMO (International Maritime Organisation) tog ett beslut om att sänka nivån av svavelinnehåll i bränslet för SECA-området från 1 % till 0,1 %. Detta för att minska utsläppen av svaveloxid. (Svavel är den främsta orsaken till försurning av sjöar och förorening av den känsliga Östersjön. 95 % av världsfloattan drivs på tjockolja som är en biprodukt i raffineringsprocessen av olja – och väldigt förorenande.)

Den nya lägre utsläppsnivån är nu införd i det internationella regelverket för föroreningar från fartyg, MARPOL, och både rederier och fartygsägare har i stort levt upp till reglerna. De flesta använder ”Marine Gas Oil” som har en renhetsgrad under gränsvärdet på 0,1 %, medan en mindre andel har valt att fortsätta att använda tjockolja men har installerat reningsanläggningar som renar avgaserna från föroreningarna.

Det finns flera olika möjligheter för myndigheter att följa upp att regelverket efterlevs: stickprov på bränsle, kontroller av bunkercertifikaten och att installera ”sniffers” för att genom kemisk analys kontrollera att fartygen följer regelverket. Det finns även portabla ”sniffers” som kan monteras i flygplan.

Införandet av de nya reglerna har gett goda resultat. Göteborgs Hamn har tillsammans med IVL (Svenska Miljöinstitutet) genom mätningar och beräkningar tagit fram siffror på utfallet i Göteborgs Hamn som indikerar att svavel- och partikelhalterna har minskat med 70 respektive 50 %. Detta bekräftas även av hamnens ”sniffer”. Även universitet i nederländska Delft bekräftar i en nyligen utkommen studie rapporter om en reduktion av svavelhalter i luften på uppemot 50 %.



VI FÖRESLÅR

1. Låt sjöfarten konkurrera med landtrafiken på lika villkor. Idag subventioneras vägar och järnvägar, medan sjöfarten beläggs med avgifter.
2. Samla ansvaret för alla transportslag under en myndighet.
3. Formulera ett statligt uppdrag att kartlägga sjöfartens potential samt ta fram relevant statistik för beslutsfattande.
4. Skapa en nationell strategi för kust- och inlands-sjöfart (inre vattenvägar).
5. Sverige bör gå i bräschen för ett internationellt regelverk, som premierar användandet av renare fartyg. Sjöfarten är miljövänlig, men vi vill fortsätta att förbättras.

OSTKUSTHAMNAR I SAMVERKAN

Gävle Hamn, Hargshamn's Hamn, Kalmar Hamn, Kvarken Ports, Luleå Hamn, Mälarhamnar, Norrköpings Hamn, Oxelösunds Hamn, Piteå Hamn, Stockholms hamnar och Södertälje Hamn.