

Enskild motion

## Motion till riksdagen 2015/16:605

av Anna Wallén m.fl. (S)

### Mälarsjöfartens möjligheter för godstransporter

---

#### Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att bättre utnyttja Mälarhamnarna vid godstrafik i syfte att avlasta väg och järnväg och tillkännager detta för regeringen.

#### Motivering

Hamnarna i Mälaren har en mycket gammal historia. Västerås och Köpings hamnar har funnits sedan urminnes tider. Med sitt strategiska läge vid Mälaren har de båda städerna tidigt varit viktiga centrum för handel i Mälardalen. Under större delen av mänskligheten historia har det varit naturligt att främst frakta gods och människor över vatten, snarare än över land. Mälaren var först som en havsvik och sedan landhöjningen klippt av denna som en sjö med utlopp i havet vid Stockholm den viktigaste handelsleden i Sverige.

I dag går däremot det mesta av godstrafiken på lastbil eller med godståg. Järnvägarna i Västmanlands län och i Mälardalen är mycket hårt belastade av både persontrafik och godstrafik. Kapaciteten på såväl väg som järnväg skulle dock kunna öka om sjöfarten togs tillvara. Sjöfarten är en outnyttjad resurs. I och med att den också klarar av större godsvolymer än alternativen så är den också miljövänlig och kan bidra till att reducera utsläppen.

Hamnen i Västerås är mycket äldre än staden. Redan före år 1000 var platsen där Svartån mynnar ut i Mälaren en väl besökt marknadsplats. Under medeltiden skeppades järn från Västra bergslagen främst från hamnarna i Arboga och Köping – i viss mån

också från Örebro – och det dröjde innan Västerås blev den mest betydande hamnstaden vid västra Mälaren.

Köping var tidigt ett centrum för handel och samfärdsel. Det var tack vare sitt läge vid Mälarens innersta vik och i korsningen av den historiska öst-västliga kungsvägen och den gamla allfarvägen i nord-sydlig riktning från Bergslagen. För hyttornas och smedjornas produkter liksom för jordbruksalster från den bördiga Mälabygden blev hamnen i Köping den naturliga omlastningsplatsen.

Från 2001 ingår hamnarna i Västerås och Köping i ett gemensamt bolag; Mälarhus AB. Bolaget samägs av de båda kommunerna.

År 1819 fick Mälaren förbindelse med Östersjön genom fullbordad av Södertälje kanal.

ÅR 2010 togs ett beslut om att öka kapaciteten i slussen i Södertälje och muddra farleden i Mälaren. Utbyggnaden av farleden i Mälaren och slussen i Södertälje medför även ökad säkerhet för sjöfarten på Mälaren. Hamnarna tar därmed ytterligare ett steg i historien som mycket viktiga knutpunkter för handeln till och från Mälardalsregionen. För att denna potential verkligen ska kunna realiseras krävs dock att vi återigen börjar betrakta Mälarsjöfarten som ett reellt alternativ till godstransporter på väg och järnväg. Det skulle också frigöra kapacitet på väg och järnväg och överlag leda till en bättre allokerad godstrafik.

*Anna Wallén (S)*

*Lars Eriksson (S)*

*Olle Thorell (S)*