SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:2747

av Cecilia Prins (L)

Sjöfart för hela Sveriges tillväxt och beredskap med Vänern som viktig länk

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över Sjöfartsverkets finansieringsmodell i syfte att skapa mer likvärdiga konkurrensförutsättningar mellan transportslagen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för en mer likvärdig finansieringsmodell av isbrytningen i syfte att ge sjöfarten mer likvärdiga förutsättningar jämfört med väg- och järnvägstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur befintliga nationella infrastrukturinvesteringar kan användas mer effektivt för att stärka sjöfartens konkurrenskraft, bl.a. genom satsningar på farleder och hamnar, och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samordna investeringar i nya och större slussar med breddning och muddring av anslutande kanaler och farleder och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att modernisera lotsningsverksamheten genom att möjliggöra digital lotsning och fjärrlotsning som alternativ till fysisk lots ombord där säkerheten medger det och tillkännager detta för regeringen.

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka sjöfartens roll i Sveriges civila beredskap och ge den förutsättningar att fungera vid kris, höjd beredskap och krig och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sverige är ett exportberoende land, och sjöfarten är en viktig resurs för industrin, näringslivet och landets försörjning. Svensk sjöfart behöver därför ges mer resurser för att kunna utvecklas och konkurrera med övriga transportslag.

Sjöfarten har stor potential att utvecklas och växa, både för att avlasta väg- och järnvägsnätet och för att bidra till en bättre miljö. Det kräver politiska beslut, långsiktiga investeringar och fungerande infrastruktur. Det är bekymmersamt att en så liten del av de nationella infrastrukturinvesteringarna går till sjöfarten, trots dess stora betydelse för svensk industri och handel. En större del av investeringarna inom den nationella infrastrukturplanen bör därför gå till farleder, muddring och hamnar. Genom att ge sjöfarten större utrymme för godstransporter kan Sveriges transportinfrastruktur användas mer effektivt.

I Västra Götaland är Vänersjöfarten en viktig resurs för näringslivet runt sjön och bidrar till en bättre miljö. Om det gods som i dag fraktas på Vänern i stället skulle transporteras på väg, skulle det innebära en ökning med uppskattningsvis 250–500 lastbilar per dygn, med ökad trängsel och mer buller som följd.

Vänern är en unik del av infrastrukturen med stor kapacitet och goda möjligheter till energieffektiva transporter. Staten behöver ta vara på Vänersjöfartens och Vänerhamnarnas utvecklingsmöjligheter för att stärka svensk industris konkurrenskraft. Dessa möjligheter kan ha strategisk betydelse för Sveriges framtid.

Alla transportslag behöver ha likvärdiga förutsättningar. Avgifter och finansieringsmodeller behöver därför utformas så att sjöfarten inte missgynnas. I dag finansieras Sjöfartsverket genom avgifter från sjöfarten, vilket innebär att rederierna själva får bära kostnader för flera grundläggande delar av infrastrukturen. Det finns därför anledning att se över finansieringsmodellen och i större utsträckning skattefinansiera verksamheten, på liknande sätt som övrig nationell transportinfrastruktur. Isbrytningen är exempelvis en grundläggande förutsättning för att svenska hamnar ska kunna trafikeras året runt. Sjöfarten får helt bära kostnaderna för isbrytningen, medan lastbilstrafiken inte behöver betala motsvarande kostnader för

snöröjning och halkbekämpning. Det skapar ojämlika villkor och riskerar att leda till att gods flyttas från vatten till land om avgifter och finansieringsmodeller missgynnar sjöfarten.

När Sverige nu gör stora investeringar i nya och större slussar, exempelvis i Göta älv mellan Lilla Edet och Vänersborg, måste investeringarna ses i ett sammanhang. Slussarna är avgörande för sjöfarten till och från Vänern, men samtliga delar av infrastrukturen behöver fungera tillsammans. Anslutande kanaler och farleder behöver utredas och byggas ut för att kunna ta emot de större fartyg som slussarna dimensioneras för. Det räcker därför inte att bygga större slussar. Investeringarna behöver samplaneras med breddning och muddring av kanaler och farleder för att säkerställa tillräckligt djup och tillräcklig bredd.

Det finns också anledning att se över lotsplikten och kraven på fysisk lots ombord. Lotsningsverksamheten behöver moderniseras och ta till vara erfarenheter från andra länder och från flygbranschens användning av ny digital teknik. Dessa erfarenheter kan bidra till att utveckla lämpliga lösningar för digital lotsning och fjärrlotsning där säkerheten till sjöss inte äventyras. Vänern och Trollhätte kanal skulle kunna vara områden där sådana lösningar undersöks och utvecklas. En sådan modernisering skulle kunna minska sjöfartens kostnader, förbättra effektiviteten och stärka konkurrenskraften för svenska rederier och hamnar.

Sjöfarten är också en viktig del av Sveriges beredskap och totalförsvar. I det rådande geopolitiska läget behöver vi säkerställa att det finns flera fungerande transportvägar för landets försörjning av energi, drivmedel, råvaror, livsmedel och andra samhällsviktiga produkter. Hamnar, farleder, fartyg och Vänern, Sveriges största sjö, är viktiga delar av den nationella infrastrukturen. De är avgörande för att Sverige ska kunna upprätthålla försörjning och handel vid kris, höjd beredskap och krig.

Regeringen bör därför se sjöfarten och dess infrastruktur som en helhet och skapa förutsättningar för långsiktiga investeringar genom politiska beslut. Investeringarna kan bidra till Sveriges ekonomiska välfärd och samtidigt stärka försörjningsberedskapen, motståndskraften och tillgången till alternativa transportvägar.

Cecilia Prins (L)