SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:269

av Per Söderlund (SD)

En nationell hamn- och sjöfartsstrategi

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utarbeta en nationell hamnstrategi och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utarbeta en nationell sjöfartsstrategi och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

En väl fungerande infrastruktur är ur flera avseenden synnerligen viktig för Sverige som nation. Detta oavsett om det rör vägar, järnvägar, flyg eller sjöfart. När vi utnyttjar infrastrukturen reflekterar vi heller inte alltid över vem som är huvudman eller varför. Vi förväntar oss däremot att den ska fungera och tjäna oss såväl på individnivå som på ett nationellt plan.

Vägar, järnvägar och flygplatser är exempel på infrastruktur där staten på ett eller annat sätt har ansvar för såväl drift som investeringar genom statliga bolag eller myndigheter. Hamnar däremot är, trots att sjöfarten har en central roll i vår import och export, i allt väsentligt en kommunal angelägenhet. Detta förhållande riskerar att ge upphov till utmaningar och risker för vår nationella förmåga och ekonomi då kommunala hamnbolag har begränsade möjligheter att samordna och optimera sina hamnverksamheter ur ett nationellt perspektiv.

Eftersom sjöfarten är ett av de viktigaste sätten att transportera gods och dessutom förutspås öka som ett led i ökad internationell handel kan betydelsen av väl fungerande hamnar inte nog understrykas. I ett osäkert geopolitiskt läge med krig i vår egen världsdel måste dessutom hamnarnas betydelse för vår försörjningstrygghet särskilt framhållas. Det är i sammanhanget både olyckligt och anmärkningsvärt att en del svenska hamnar drivs av utländska bolag.

Sveriges inträde i försvarsalliansen Nato kommer sannolikt också att medföra nya krav på våra hamnars kapacitet eller infrastruktur. Det är inte osannolikt att Försvarsmakten framgent kommer att peka ut hamnar som man anser sig behöva ha tillgång till för militära transporter och logistik. Detta, tillsammans med en rad andra faktorer som rör ändrade och ökade handelsmönster, satsningar på Kustbevakningen, Tullverket och de nationella isbrytarna, borde utgöra skäl för att staten tar ett tydligare ansvar för denna del av vår infrastruktur, och ett första steg i den riktningen borde vara att utarbeta en tydlig strategi för detta. En sådan strategi skulle exempelvis kunna peka ut vilka hamnar som staten ska ta ett särskilt ansvar för eller en tydlig reglering av huruvida kommuner över huvud taget ska tillåtas sälja svensk hamnmark till utländska intressen.

Vidare så lider Sverige idag brist på svenskt tonnage som en konsekvens av decennier av utflaggning av vår handelsflotta. Detta gäller inte minst för containerfartyg som är synnerligen viktiga inom modern sjöfart vid import och export av varor och förnödenheter. Sett ur ett försörjningsperspektiv är därför tillgången till containerfartyg central. Likaledes är så kallade ro-ro-fartyg mycket viktiga då det gäller vår nationella förmåga att förflytta människor och materiel. Staten borde därför utarbeta en strategi för att återfå fartyg under svensk flagg för att säkerställa att för nationen viktigt tonnage finns till-gängligt.

Med anledning av ovanstående menar jag att såväl en nationell hamn- som sjöfartsstrategi bör utarbetas.

Per Söderlund (SD)