

## Motion till riksdagen 2021/22:936

av Pia Nilsson m.fl. (S)

# Bättre förutsättningar för gods på sjöfart

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att stärka sjöfarten och överflyttning av gods från väg till sjöfart och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Senaste åren har regeringen åstadkommit mycket för att utveckla infrastrukturen i Sverige, för bättre tillgänglighet och hållbarhet. Nu har också arbetet med en ny nationell plan påbörjats med en historiskt stor satsning. Det är bra och viktiga signaler. Men mycket av det planerade kommer att ta tid att genomföra innan vi ser effekterna i transportsystemet.

Parallellt måste därför också arbetet fortsätta med att säkerställa det optimala användandet av befintlig infrastruktur, både nu och framöver. Person- och godstransporter kommer även med dagens satsningar att behöva samsas för ett fungerande transport-system. Där vet vi att sjöfarten betydligt mer än idag kan vara med och avlasta väg- och järnvägssystemet.

Regeringens ambitioner är tydliga kring behovet av överflyttning. Sjöfarten har en avgörande betydelse för svensk export och den gröna omställningen av transportsektorn. En överflyttning av mer gods från väg- till sjötransporter innebär att transporteffektiviteten ökar och att utsläppen av växthusgaser kan minska.

Godstransportstrategin, godstransportrådet, nationell samordnare sjöfart och ekobonus är alla viktiga beslut och åtgärder som kan utveckla och stärka sjöfarten. Samtidigt visar de uppföljningar som gjorts av de transportpolitiska målen och godstransportstrategin att effekten av hittills vidtagna åtgärder för överflyttning från väg till sjöfart varit marginell.

I Mälaren pågår arbetet med Mälarpjektet, ett projekt vars syfte är att ge bättre förutsättningar för den transportöverflyttning som den växande regionen Stockholm/Mälardalen behöver. Volymerna finns, import och export, produktion och

konsumtion, insats- och färdiga varor. Men omställningen av transportsektorn går för långsamt. Istället är det vägtrafiken som fortsätter att öka med negativ påverkan på klimat och trafiksäkerhet.

Det statliga avgiftsuttaget på sjöfarten uppges av branschen vara en drivande faktor. Att det slutförda Mälarprojektet kommer att medge större fartyg är inte tillräckligt för att kompensera de statliga kostnaderna för att trafikera Mälaren. Avgifterna ligger idag mellan 22 och 42 procent av fartygens fraktkostnader. Avgiftsuttaget för Mälarhamnar blir 60 mkr efter att Södertälje sluss har färdigställts, vilket utgör ungefär hälften av bolagets totala omsättning. Från den lokala hamnavgiften finns inget mer att hämta – den ligger redan på ett minimum.

Fler åtgärder behövs i närtid för att få igång den avlastning som vi så väl behöver. Sjöfarten och hamnarna har generellt ledig kapacitet. Vi har EU:s längsta kuststräcka med 96 % av befolkningen bosatt inom 10 mil från farbart vatten. Vi måste kunna göra mer för att i likhet med vårt mål fördela en högre andel av det nationella transportarbetet på sjöfarten.

Klimatnyttan med en ökad sjöfart ligger i att varje ton-km som lyfts från väg till sjö reducerar koldioxidutsläppen med 50 %. Ännu en anledning att vilja nyttogöra Mälar-satsningarna.

*Pia Nilsson (S)*

*Olle Thorell (S)*

*Åsa Eriksson (S)*