

Motion till riksdagen  
2006/07:T241

av **Jörgen Johansson (c)**

## Sjöfarten som strategisk näring

### Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av ett utvecklingsprogram för den inhemska sjöfarten.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att avvisa allt statligt engagemang i byggnationen av Norviks hamn med tillhörande infrastruktursatsningar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skyndsamt genomföra utbyggnaden av slussen i Södertälje.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa tonnageskatt för sjöfarten.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Yrkande 4 hänvisat till SkU.

Fel! Okänt namn på

## Motivering

Under 2005 passerade 177 miljoner ton gods landets hamnar. Av dessa var 144 miljoner ton utrikes gods. Potentialen för att öka andelen inrikes gods från 33 miljoner ton är stor samtidigt som det skulle medföra en stor miljö-satsning. Sveriges långsträckta kuster och stora insjöar, med väl utbyggda hamnar, skulle på ett framträdande sätt kunna avlasta lastbilstransporter. Detta skulle aktivt medverka till klimatförbättringen samtidigt som stort slitage på landets vägar stoppas. Uppbyggnaden av ett mer sjöbaserat transportnät fordrar insatser från såväl närings- som samhällets sida. Regeringen bör därför ta initiativ till ett utvecklingsprogram för den inhemska sjöfarten. Detta bör ges regeringen till känna.

Sjöfarten på Mälaren och Vänern är en viktig resurs att utveckla. För att det ska lyckas krävs en helhetssyn på sjöfarten och hamnverksamheten. En översyn av landets hamnverksamhet sker för närvarande, och i den utredningen är det viktigt att även analysera samhällets kostnader för infrastrukturen i samband med nybyggnation av hamnar. I den bedömningen bör en helhetssyn göras där sjöfartens totala infrastruktur bedöms. Uppbyggnaden av en storhamn i Norvik i Stockholms skärgård riskerar att skapa en överkapacitet av hamnar i Mälardalen vilket knappast gagnar helheten. Många hävdar att utbyggnaden av Norviks hamn är en gigantisk felsatsning. Jämfört med behovet av motorvägar, järnväg för tunga transporter och övrig infrastruktur framstår nybyggnad av en helt ny hamn som en stor misshushållning med resurser i en tid då befintliga vägnät och järnvägsnät har stora underhållsbehov. Satsningen kan dessutom vara första steget till nedläggning av ett väl decentraliserat transportsystem inom sjönäringsområdet som aktivt bidrar till mindre miljöpåverkan. Ett förverkligande av Norviks hamn resulterar, med största sannolikhet, i en nedläggning av hamnen i Västerås och Köping med omfattande lastbilstransporter på vägnätet i Mälardalen som följd. Utvecklingen förefaller därför gå i en helt annan riktning än strävan i våra miljömål. Då felsatningar av det här slaget har såväl lokalt, regionalt som statligt ansvar är det viktigt att en helhetsbedömning görs av projektet. Som hamnkapaciteten nu är i Mälardalen, kopplat till de behov av investeringar som finns inom väg- och järnvägsområdet, är det därför viktigt att regeringen aktivt avvisar allt statligt engagemang i Norvikprojektet. Detta bör ges regeringen till känna.

För att sjöfarten på Mälaren ska kunna såväl bedrivas i nuvarande omfattning som utvecklas krävs en utbyggnad av slussen i Södertälje. Den mest framträdande hamnen i Mälaren är idag Västerås och Köpings hamn. Där transporteras i dag 5 miljoner ton per år fördelat på 1/5 energivaror, 1/5 råvaror, 1/5 allmänt styckegods, 1/5 sågade trävaror och 1/5 containergods. Genom den alltmer ökande andelen fliseldning vid den inre Mälarenregionens fjärrvärmeverk och en ökad transportkapacitet via sjövägen talar mycket för att trafiken kommer att öka om förutsättningar ges för detta. Slussen i Södertälje uppfyller inte i dag de krav som ställs på bredd och miljövänlig passage. Redan i dag finns det fartyg som inte kan passera genom nuvarande sluss, vilket innebär ökad belastning på vägnätet. Den tekniska utvecklingen inom

fartygssektorn mot såväl längre som bredare fartyg kommer att fortsätta. Då en utbyggnad av slussen tar 4–5 år är åtgärder akuta för att inte förstöra den sjöfrakt som redan nu finns uppbyggd. Den nya sjöflottan är byggd utifrån dagens miljökraV. En satsning på Mälarsjöfarten innebär därför ett steg framåt i arbetet för ett långsiktigt hållbart samhälle. En teknisk utredning, genomförd av Sjöfartsverket, visar att det är fullt möjligt och värdefullt att bygga ut den nuvarande slussen i Södertälje. Oavsett utbyggnad eller ej så är nuvarande slussportar i behov av renovering, vilket innebär omfattande återinvesteringar. Dessa investeringar bör samordnas med en ny slussbyggnad då vi i annat fall bygger fast oss i ett föråldrat system. Den klimatutredning som genomförts visar dessutom behov av förstärkt avvattning av mälaren vid stora nederbördsmängder. Behovet av insatser kan beräknas i mångmiljardbelopp. Ett första steg i avvattningssystemet är att förstärka slussen i Södertälje vilket görs i samband med slussens ombyggnad. Det ekonomiska tillskottet, från infrastruktursatsningar, beräknas till 200 miljoner kronor vilket är en låg insats för en första åtgärd. Resterande del av kostnaden för slussens ombyggnad bör inrymmas i Sjöfartsverkets budget. Åtgärden medför att möjligheten att släppa ut vatten i östersjön ökar med närmare sex gånger än dagens kapacitet. Risker för översvämning vid ett "100-årsregn" är därmed eliminerat samtidigt som såväl miljömässiga som näringspolitiska vinster kan mätas. Som situationen ser ut idag med statens krav, via Sjöfartsverket, om en regional medfinansiering om 30 procent gör projektet omöjligt att förverkliga. Statens synsätt innebär att en traditionell statlig satsning ska konkurrera med verksamheter på kommunal och regional nivå. Ett sådant synsätt är i det närmaste att betrakta som ett övergrepp på den kommunala kompetensen. Statens policy och brist på att efterfölja finansieringsprincipen har redan i dag urholkat de kommunala och regionala instansernas förmåga att gå in som medfinansiär i den här typen av projekt. Statens ansvar för sjötransporterna, klimatpåverkan och ett långsiktigt hållbart transportsystem är oomtvistat. Möjligheten att skyndsamt lösa problemen med insjöfartens problem i mälaren, genom ombyggnad av slussen i Södertälje, har genom klimatutredningen en tydlig finansiering tillsammans med Sjöfartsverkets ordinarie finansieringsansvar. Det är därför önskvärt att arbetet skyndsamt initieras för att en ny sluss ska kunna nyttjas före 2010. Detta bör ges regeringen till känna.

Införandet av en tonnageskatt gynnar svensk sjöfart. Alla övriga nationer inom EU har på ett aktivt sätt infört skatten då det innebär att andelen inhemskt flaggade fartyg ökar och därmed hamnar också investeringarna i hemlandet. Tonnageskatten har utretts i Sverige men frågan har dragits i långbänk av regeringen. Detta trots att tonnageskatten är statsfinansiellt neutral. Då en tonnageskatt stimulerar det svenska företagandet och gynnar tillväxten inom sjöfartsbranschen bör en tonnageskatt införas skyndsamt. Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 25 oktober 2006

*Jörgen Johansson (c)*