

Västerås 2021-02-xx

Statsråd alt. Infrastrukturminister
Tomas Eneroth

Mälarsjöfarten måste få de fysiska åtgärder och administrativa förutsättningar som krävs för att avtal ska uppfyllas och klimatmål nås!

Nu ligger allt klart för en överflyttning till ökad sjöfart i allmänhet och för Mälaren i synnerhet! Nästan... Det återstår några pusselbitar, men det är några av de viktigaste. Vi saknar pusselbitarna som gör att vi får en fungerande helhet och inte bara delar av avtalad samlad lösning.

I Mälardalen sker fortfarande absolut övervägande del av godstransporter med lastbil, trots att vi har tillgång till Nordens största insjöhamnar geografiskt placerade nära där godset konsumeras och produceras. Det går tvärtemot såväl internationella som nationella mål och strategier avseende hållbarhet, klimat och näringslivspolitik. Vi vet att landinfrastrukturen inte räcker till och att vi inte heller kommer att kunna investera oss till en hållbar landinfrastruktur som uppfyller klimatmålen. Samtidigt har sjöfarten ledig kapacitet och 50 % lägre koldioxidutsläpp per tonkilometer. Sjöfart kan, till skillnad från vägtransporter, aldrig utgöra en komplett transportkedja, men vi kan betydligt bättre än idag skapa förutsättningar för ett bättre användande av hela den samlade infrastrukturen. Vi kan lätt och snabbt åstadkomma mer transporter för pengarna samtidigt som transportsektorns utsläpp kraftigt kan reduceras.

Redan inför nationell plan 2010-2021 såg Regeringen möjligheterna i en ökad Mälarsjöfart genom att hela 320 km landinfrastruktur avlastas vid inseglingen till och från Mälarhusarna. I avsiktsförklaringen 2009 beskrevs målsättningen med projektet *"Den huvudsakliga åsyftade effekten är att sänka transportkostnaderna för företag som transporterar gods via hamnarna i Mälaren."* Avtal tecknades mellan Staten (Trafikverket och Sjöfartsverket), Region Västmanland, Köpings kommun, Västerås stad och Mälarenergi. Parterna kom överens om den fartygsstorlek som skulle möjliggöras i Mälaren och vilka investeringar som krävdes för passage av Södertälje sluss och kanal samt Hjulstabron och vidare i farleden in till Köpings respektive Västerås hamn. Avtalen innehåller löften om medfinansiering, men också åtaganden för kommunerna genom investeringar i Västerås och Köpings hamnområden samt för Staten genom investeringar i farled, Södertälje och Hjulsta. Investeringar som är helt avgörande för projektets samlade lösning.

Nu är Västerås och Köping nästan klara med sina miljardinvesteringar, vilka utgör en stor utgift för en kommunal budget. Muddring av hamnbassängerna går in i sin slutfas och under senhösten 2021 är hamnanläggningarna med kajer, ytor och magasin, i toppskick och beredda att ta emot fler fartyg, större fartyg och betydligt mer volymer. Statens delar i den samlade sjöfartslösningen har tyvärr drabbats av kraftiga förseningar i och med utmaningarna i Södertälje sluss och kanal och en Hjulstabro som plockats bort ur den statliga delen av projektet. Kommunerna och Regionen kommer, när 2021 övergår i 2022, därmed att ha gjort sin del av investeringarna utan att ha möjlighet att få full effekt av nedlagda medel.

Ytterligare en försvårande omständighet för Mälarsjöfarten är den avgiftsstruktur som innebär att det idag är mer kostnadseffektivt för aktörerna att gå till en kusthamn och sedan lyfta över sitt gods till lastbil för fortsatt transport till Mälarhamnarnas närområde. Avgiftsstrukturens uppbyggnad missgynnar godsägarna, ostkusten och framförallt hamnar med längre inseglingssträcka, såsom Mälarhamnarna och Vänerhamnarna. Idag saknas helt ekonomiska incitament för godstransportköparna att välja sjöfarten före landtransporter. Istället fortsätter obalansen mellan trafikslagen att, genom skillnaderna i anslags- och avgiftsfinansiering, leda till ökad efterfrågan på mer landinfrastruktur.

Redan nu går det att göra mycket för en överflyttning av gods från land till sjö och på så sätt vara ett medel för att nå målen kring näringsliv, miljö och klimat. Volymerna finns och de är stora för export- och importgoods, men också för nationella och lokala flöden i den starkt växande Mälardalsregionen. Aktörerna vill och står beredda, men kommer inte igång förrän det finns hållbara ekonomiska incitament som ger Mälarsjöfarten samma konkurrensvillkor som övriga transportsträckor och trafikslag. Sjöfarten är dyrare att använda relativt övriga trafikslag, men inte heller inom sjöfarten finns konkurrensneutralitet. Sedan 2016 har Sjöfartsverkets avgifter på Mälaren ökat med 60 % och den föreslagna höjningen för 2021 innebär en total ökning på 74 %. Det blir kontraproduktivt mot åsyftad effekt från 2009. Under 2020 betalade de 727 anlöpen till Mälarhamnar drygt 60 miljoner kronor i statliga avgifter. Lotsen är en stor del av den summan. Det stora behovet av lots förklaras av godstrafikens uppbyggnad, med anlop till flera svenska hamnar på väg till och från Europa. I det sammanhanget är inte lotsdispenser ett genomförbart alternativ. Stor betydelse har också hur farledsavgifternas uppbyggnad missgynnar anlop till flera hamnar. 2020 var Mälarhamnars omsättning 132 miljoner kronor. Mälarhamnars avgifter för anlop och godshantering kan omöjligt kompensera skillnaden i statens avgiftsuttag, mellan person- och godstrafik och mellan oss och andra hamnar. Det är helt enkelt orimligt dyrt att gå in till Mälaren. Vi kan inte se att Västerås stad, Köpings kommun, Region Västmanland och Mälarhamnar förmår lösa detta. Mälarhamnar tappar idag affärer och volymer enbart på grund av den statliga avgiftsstrukturen. Speditörer och varuägare återkopplar att det inte är Mälarhamnars avgifter på anlop eller godshantering som påverkar valet. Det är istället Sjöfartsverkets avgifter för Mälaren relativt andra kusthamnar som blir helt avgörande. Även om Mälarhamnars tjänsteavgifter hade varit noll kronor hade affären hamnat på lastbil. Konkurrensvillkoren måste likställas såväl mellan trafikslagen som inom sjöfarten.

Överflyttningen är ett medel för att nå klimatmålen. Sjöfarten längs hela ostkusten kan i betydligt större utsträckning än idag vara en del av lösningen med närsjöfart, kustsjöfart och Mälarens inlandssjöfart. För att kunna främja överflyttningen från land till sjö måste det tas ett tydligare statligt grepp där långsiktiga, pålitliga, förutsägbara och konkurrensneutrala spelregler ges för utvecklingen av Mälarsjöfarten.

Staten måste ta det övergripande ansvaret för att slutföra Mälarprojektet i alla dess delar, såväl fysiska åtgärder som administrativa förutsättningar, för att kunna nyttogöra resultatet av omfattande nationella och lokala investeringar.

Vi önskar därför ett möte med infrastrukturministern

Staffan Jansson
KSO Västerås

Annika Duan
KSO Köping

Denise Norström
Ordf Regionstyrelsen Västmanland