SVERIGES SKEPPSMÄKLARE anno 1919

Regeringskansliet
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Att: Andreas Carlson
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Göteborg 19 december 2025

**Remissvar angående förslag till Nationell Plan (Dnr:LI2025-01587)**

Sveriges Skeppsmäklare tackar för möjligheten att lämna synpunkter på ovanstående förslag.

Vi noterar att den nationella planen omfattar satsningar på 1 200 miljarder, varav satsningar på sjöfarten ligger på några ynka miljarder. Och medan den skriftliga redogörelsen över sjöfartens investeringar täcks på tio rader, redogörs det för investeringar, drift och underhåll på väg och järnväg på sammanlagt ca 100 sidor!

Detta ska dock ses som ett konstaterande; vi vill understryka att vi i stort sett är nöjda med det som ändå blev.

Sveriges Skeppsmäklare tycker rent generellt att det är bra att Trafikverket i det här förslaget vågar sätta ner foten och utöva en utvärderande kostnadskontroll som i vissa fall innebär att man tar ut planerade projekt ur planen när kalkylerna inte visar sig hålla måttet, det vil säga inte är tillräckligt samhällsnyttiga.

Sveriges Skeppsmäklare är självklart också nöjda med att ytterligare en isbrytare ligger med i planen, och att slussarna i Södertälje och Göta Älv finns med, liksom farledsförbättringar i Göteborg, Luleå, Mälaren, Landsort och Södertälje.

Dessutom är det naturligtvis viktigt att Hjulstabron upprustas med nya öppningsbara delar så att de nya större fartygen som är tänkta att trafikera Mälarhamnarna kan passera.

I Trafikverkets förslag till prioriteringar av Nationell Plan kan man även läsa att inlandssjöfartens mer eller mindre halverats, mätt i ton, sedan 60-talet. Det säger sig självt att det vore bäst för alla om mer gods gick på vatten i stället för på vägar och

överfulla järnvägsspår, och då kanske man ska se över prisbilden för vattenvägen, kanske till och med göra vattenvägen billigare.

I stället är verkligheten den att sjöfarten av idag inte bara ska betala för vattenvägen genom farledsavgifter till Sjöfartsverket; nu har även Södertälje hamn aviserat att följa Göteborgs hamns exempel och ta ut passageavgifter för att sjöfarten passerar deras vatten på sin väg mot Mälaren.

Sveriges Skeppsmäklare vill mot bakgrund av ovanstående understryka att det nu är dags att på allvar likställa trafikslagen. Eftersom all drift och allt underhåll på land ingår i nationell plan, (utöver det självklara såsom stora nyinvesteringar) borde naturligtvis det samma gälla för sjöfartens del. Självklart ska driften av isbrytarna likställas med snöröjning på väg, och underhåll av farleder borde lika självklart likställas med underhåll av väg och järnvägsspår!

Med detta skulle det bli uppenbart för alla att det transportslag som står för minst 80 procent av all import och export kräver oerhört lite till drift, underhåll och nyinvesteringar. Men även om det är lite skulle det ändå synas. Idag ingår sjöfarten endast i en helt osynlig ”övrigt”-post.

Kan sjöfarten bli mera osynlig? Vi tror det vore bra för hela det svenska transportsystemet om sjöfarten fick ta lite mer plats än så!

Med vänlig hälsning

SVERIGES SKEPPSMÄKLARE

Berit Blomqvist, VD
Postgatan 4 Telefon: 031 13 34 94
411 13 Göteborg berit.blomqvist@swe-shipbroker.se

Sveriges Skeppsmäklare representerar 120 medlemsföretag som är verksamma inom:
* **fartygsagentur** (ger service åt rederierna/befälhavaren i hamn)
* **linjeagentur** (representerar eller ÄR det utländska container- eller rororederi som bedriver verksamhet på Sverige)
* **befraktningsmäklare** (parten mellan rederiet med tillgängligt fartyg och industrin som behöver få en transport utförd)
* **köp- och försäljningsmäklare** (parten mellan det fartygssäljande rederiet och det köpande)