

Västerås 2021-02-24

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.

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 Mälarhamnar. 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 Sluss och Hjulstabron. Investeringar som är helt avgörande för projektets samlade lösning.

Nu är Västerås och Köping nästan klara med sina investeringar som kommer att uppgå till drygt 1,2 miljarder och därmed 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. Vi förutsätter att när ny nationell plan fastställs för 2022 och framåt finns Hjulstabron med som finansierat objekt.

Avgörande för utvecklingen av trafiken på Mälaren är dock den statliga avgiftsstrukturen som idag innebär att det 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. 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. Samma år var Mälarhamnarnas omsättning 132 miljoner kronor. Mälarhamnarnas 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 för dyrt att gå in till Mälaren. Mälarhamnar tappar idag affärer och volymer enbart på grund av den statliga avgiftsstrukturen. Speditörer och varuägare återkopplar att det inte är Mälarhamnars avgifter på anlöp 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. Västerås stad, Köpings kommun, Region Västmanland och Mälarhamnar behöver statens stöd för att projektet ska resultera i en ökad Mälarsjöfart.

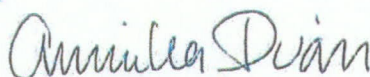
Överflyttningen är ett medel för att nå klimatmålen. Sjöfarten längs hela ostkusten kan i betydligt större utsträckning än idag vara en del av lösningen med närsjöfart, kustsjöfart och Mälarens inlandssjöfart. För att kunna främja överflyttningen från land till sjö måste det tas ett tydligare statligt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

Köping, Västerås och Region Västmanland har tagit vårt ansvar. Nu måste staten ta sitt genom 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.



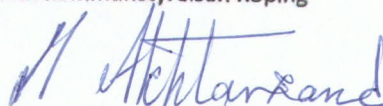
Staffan Jansson  
Ordf kommunstyrelsen Västerås



Annika Duàn  
Ordf kommunstyrelsen Köping



Denise Norström  
Ordf Regionstyrelsen Västmanland



Minoo Akhtarzand  
Landshövding Västmanlands län