

**Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet**

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

REMISSYTTRANDE

Ref. LI2025/01587

Stockholm 2025-12-18

Remiss av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring som representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Cirka 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser cirka 30 miljoner passagerare med fartyg till och från Sverige.

Svensk Sjöfart har tagit del av Landsbygds- och infrastrukturdepartementets remiss av **Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037** och välkomnar möjligheten att lämna synpunkter på förslagen.

Föreningen Svensk Sjöfarts kommentarer och synpunkter

Namngivna investeringar

Svensk Sjöfart **välkomnar de sjöfartsinvesteringar** som den nationella planen innehåller och påtalar vikten av att tidigare beslut och påbörjade projekt fortsätter enligt fastställd plan. Utbyte och uppgradering av **slussarna i Trollhättan** och **Södertälje** är viktiga åtgärder för att långsiktigt stärka tillgänglighet, säkerheten och robustheten för sjöfarten till och från Vänern och Mälaren. Att uppgradering av **slussarna i Trollhättan** utförs enligt plan är fundamentalt för att Vänersjöfarten fortsatt ska kunna fungera. Att fördjupa farleden och förstärka kajerna i **Göteborgs hamn** är ett viktigt projekt för att framtidssäkra svenskt näringslivs tillgång till omvärlden. Detsamma gäller för farleden till **Luleå hamn** för att säkerställa en säker och effektiv sjöfart genom att öka farledernas kapacitet och tillgänglighet. Med en ökad godshantering i Södertälje och i Mälarhamnarna så behöver **farleden mellan Landsort och Södertälje** säkerhetshöjande åtgärder och ges ökad kapacitet, tillgänglighet och anpassad för större fartyg.

En ny- eller ombyggnad av **Hjulstabron** är ett viktigt projekt för att säkerställa ökad säkerhet, tillgänglighet och bättre transportkapacitet till och från Mälaren. För att få ut full effekt av de investeringar som görs i Södertälje sluss och farleden mellan Landsort och Södertälje behöver även Hjulstabron åtgärdas för att förhindra den flaskhals som annars uppstår. Hjulstabron pekas i förslag till

nationell plan ut som ett av nio objekt som bedöms vara aktuella för offentlig-privat samverkan (OPS). Det är positivt att Hjulstabron pekas ut som ett namngivet investeringsobjekt, men det råder en osäkerhet kring finansiering då det just pekas ut som ett OPS-objekt och då urvalskriterierna som ligger till grund för den bedömningen är otydliga.

Svensk Sjöfart vill i detta sammanhang även påtala vikten av att inte bygga in nya flaskhalsar i det nationella transportsystemet och vill uttrycka oro över Göteborgs Stads planering av en ny **gång- och cykelbro** över Göta Älv i **Göteborg** som kan påverka riksintresset sjöfart negativt utifrån såväl kapacitetsperspektiv, funktionalitet, tillgänglighet men även utifrån ett sjösäkerhetsperspektiv. Dessutom äventyrar en för låg bro de stora investeringar som görs i slussarna i Trollhättan för att stärka tillgänglighet, säkerheten och robustheten för sjöfarten till och från Väneren. Svensk Sjöfart stödjer Sjöfartsverkets granskningsyttrande från den 17 december 2025 där Sjöfartsverket avstyrker planförslaget gällande förslag till ny detaljplan för gång- och cykelbro, Göteborgs stad.

Isbrytarkapacitet

Svensk Sjöfart välkomnar särskilt förslag på utökat anslag inom befintligt objekt till **ytterligare isbrytarkapacitet**, utöver den isbrytare som nu upphandlas av Sjöfartsverket. Det är viktigt att principen fastställs att finansiering av nya isbrytare görs via den nationella planen för transportinfrastruktur. Tillräcklig isbrytarkapacitet är avgörande för att hamnar, inte minst i norra Sverige, ska vara öppna året runt och säkerställa transportflöde och tillgänglighet för viktiga basindustrier i de regionerna. Som Sjöfartsverkets analys visar framgår bland annat att klimatförändringarna kan accentuera behovet av isbrytare snarare än att minska det och en fortsatt förnying av den ålderstigna statliga isbrytarflottan är helt nödvändig. Dock bör Sjöfartsverket ges i uppdrag att analysera hur avsatt anslag bäst bör användas för att stärka isbrytarkapaciteten, dvs bör ytterligare en större isbrytare byggas eller om det är mer kostnadseffektivt att bygga två mindre isbrytare utifrån nuvarande sjötrafik. Svensk Sjöfart vill i detta sammanhang även påtala vikten av att Sjöfartsverkets **drift och underhåll av isbrytarflottan** finansieras fullt ut via statliga anslag. Idag finansieras drift av isbrytare främst genom farledsavgifter, vilka har höjts kraftigt över tid. Höga farledsavgifter får en negativ påverkan på sjöfarten som trafikslag och motverkar regeringens mål att underlätta för intermodala godstransporter och en ändamålsenlig överflyttning av långväga godstransporter från vägtrafik till järnväg och sjöfart, som preciseras i *"En godstransportstrategi för ett konkurrenskraftigt näringsliv"*. Driftkostnader för att säkerställa öppna farleder och hamnar med statlig isbrytning även under vintertid bör likställas med statlig finansiering av vinterväghållning. Det är också viktigt att Sjöfartsverkets isbrytarverksamhet fortsätter att effektivisera den operationella verksamheten i möjligaste mån för att minska kostnader och bränsleförbrukning, men utan att påverka farleder och hamnars tillgänglighet.

Intermodalitet och kostnadskontroll

Det är viktigt att transportsystemet och alla dess trafikslag är sammanhängande, att det finns en **intermodalitet** vid planering av den nationella transportinfrastrukturen och att det finns goda anslutningar mellan väg- och järnvägar till hamnar och flygplatser. Transportsystemet behöver vara ett samspel mellan alla trafikslag och där trafikslagen inte ställs emot varandra. Därav är det viktigt att skatter och avgifter bättre balanseras mot näringslivets konkurrenskraft. De senaste årens

kostnadsökningar för såväl sjöfart- som järnvägstransporter riskerar slå hårt mot svenska företags konkurrenskraft. När nu vägnätet förstärks är det mycket viktigt att det kommunala och enskilda vägnätet, exempelvis till hamnar och terminaler, håller för den högre bärighetsklassen.

Svensk Sjöfart välkomnar att Trafikverket stärker **kostnadskontrollen**, och faktiskt nyttjar den möjlighet att ompröva och anpassa namngivna investeringar som planeringsprocessen erbjuder. Den svenska infrastrukturen har stora investeringsbehov, i såväl kapacitetshöjande insatser som underhåll, och det är av högsta vikt att avsätta medel nyttjas effektivt för att maximera nyttan per investerad krona. Det är också viktigt att minska mängden investeringar som låses upp av kommande planer, på grund av förseningar och fördröjningar. Därför bör regeringen vidhålla principen om **samhällsekonomisk lönsamhet** när beslut om nationell plan ska fastslås. Principen behöver även hålla över tid, oavsett regeringskonstellation. Vidare är det angeläget att Sverige fortsatt arbetar strategiskt med **medfinansiering från EU**, till exempel från Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) där höga anslag för transport och militär rörlighet har föreslagits för perioden 2028-2034. Det är viktigt att principen om gränsöverskridande dimension, som definieras i den nya CEF förordningen, inte får en negativ påverkan på Sveriges möjligheter att ansöka om CEF-medel till infrastrukturprojekt. Regeringen bör även fortsatt verka för möjligheter för medfinansiering från Nato för infrastruktur med dubbel användning (dual use).

Totalförsvarsförmåga

Trafikverket beskriver att transportsektorn behöver stärka sin förmåga att upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid fredstida kriser och vid höjd beredskap samt ytterst i krig och att det löpande arbetet med att utveckla en robust infrastruktur i fredstid är centralt även för **totalförsvarsförmågan**. Därför föreslår man att öka robustheten, bärigheten och kapaciteten i väg- och järnvägsstråk som är viktiga för totalförsvaret. Svensk Sjöfart vill påtala vikten av **infrastruktur till och från men även i hamnar, viktiga farleder samt isbrytarkapacitet som en del av den svenska totalförsvarsförmågan** och att det noga beaktas i planeringsprocessen.

Transporteffektivitet

För att stärka **intermodaliteten** och godstransporternas konkurrenskraft och effektivitet krävs ett helhetsgrepp som går utöver de transportpolitiska målen. Avgifter och styrmedel bör utformas så att transportsystemet nyttjas effektivt och tillsynen fungera ändamålsenligt. Det måste bli enklare att flytta lastbärare mellan trafikslag och säkerställas att både väg- och järnvägsnätet klarar längre och tyngre fordon och att infrastrukturen hela vägen till hamn eller terminal anpassas efter behoven. Samordning med grannländer är nödvändig för effektiva internationella flöden. En särskild intermodalitetspott bör införas för effektiv omlastning, kompletterad med bättre prognos- och kalkylmodeller för att minska störningar vid underhåll. Väl fungerande terminaler och hamnar samt ökad samverkan mellan myndigheter och branscher är avgörande för en robust intermodal infrastruktur.

Kompetensförsörjning

Trafikverket lyfter **kompetensförsörjning** i sitt underlag och att kompetensbrist råder inom hela infrastruktursektorn där järnväg och sjöfart särskilt pekas ut. Enligt Trafikverket beror kompetensbristen bland annat på ändrad demografi med allt färre i arbetsför ålder samt nya krav på kompetensförsörjning kopplat till en snabb förändringstakt inom exempelvis digitalisering och även det säkerhetspolitiska läget. En robust och väl fungerande kompetensförsörjning är central för krishantering och förmågan att hantera höjd beredskap eller andra samhällsstörningar. För att möta kompetensbristen i svensk infrastruktursektor anser Trafikverket att det behövs ett statligt engagemang tillsammans med branschen. Svensk Sjöfart jobbar aktivt för att främja kompetensförsörjning och genom samarbete mellan utbildningssektorn, näringslivet och beslutsfattare arbetar vi för att locka nya talanger, stärka befintlig kompetens och skapa attraktiva karriärvägar inom branschen. Utmaningen med sjöfartens kompetensförsörjning kan delvis lösas med ett modernt och flexibelt utbildningssystem som innefattar sjöfartens alla utbildningsnivåer i Sverige. Ett sådant utbildningssystem möjliggör karriärbyte mellan statlig, militär och civil sjöfart samt livslångt lärande. Svensk Sjöfart ser fram emot ytterligare statligt engagemang tillsammans med branschen i dessa frågor.

Svensk Sjöfart står till förfogande för förtydliganden eller frågor.

Stockholm som ovan,
För föreningen Svensk Sjöfart



Niklas da Silva niklas.da.silva@sweship.se

Senior rådgivare