

Motion om att göra Norvikshamnen till motor för klimatsmart logistik

Motion av Jan Jönsson (L)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Motionen besvaras med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Föredragande borgarråden Deniz Butros

Sammanfattning av ärendet

Jan Jönsson (L) har väckt en motion i kommunfullmäktige. Motionären föreslår att kommunfullmäktige beslutar att införa en ekobonus för företag som väljer att transportera sitt gods sjövägen i stället för med lastbil, samt att verka för en omprövning av farledsavgifterna så att miljövänlig kortsjöfart gynnas. Vidare föreslår motionären att hamnavgifterna i Norvik tillfälligt sänks för att locka fler rederier att etablera sjötrafik.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Stockholms Stadshus AB och Transportföretagen.

Transportföretagen har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret ser positivt på statliga stöd som främjar överflyttning av delar av godstrafiken från väg till vatten, exempelvis ekobonus. Kontoret bedömer samtidigt att en generell sänkning av hamnavgifterna bedöms ha en negativ inverkan på Stockholms Hamn AB:s affärsmässighet, varför bolaget istället bör fortsätta att arbeta för ökade godstransporter till och från bolagets hamnar på annat sätt.

Trafiknämnden instämmer i att överflyttning av delar av godstrafiken från land till vatten kan bidra till både en avlastning av vägnätet, förbättrad trafiksäkerhet och minskade utsläpp. Samtidigt är det avgörande att de nationella regelverken anpassas för att minska ekonomiska och organisatoriska hinder och skapa incitament för att sjöfarten ska konkurrera på liknande villkor som vägtransporter.

Stockholms Stadshus AB konstaterar att Stockholms Hamn AB arbetar kontinuerligt för ökade godstransporter till och från bolagets hamnar, inklusive Stockholm Norvik hamn. Stockholms Stadshus AB konstaterar vidare att bolaget behöver säkerställa affärsmässighet och en god ekonomi varför det inte är möjligt att generellt sänka hamnavgifterna.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Att flytta godstransporter från väg till sjöfart är avgörande för den transportsektorns omställning. Stockholms Hamn AB har under den senaste mandatperioden genomfört omfattande insatser inom ramen för sitt rådighetsområde.

Genom stadens godstrafikplan integreras Stockholm Norvik hamn i en regional logistikstrategi där målet är att flytta gods från väg till både järnväg och vatten. Vi har investerat miljardbelopp i hamnens infrastruktur, inklusive en modern järnvägsanslutning som möjliggör klimatsmarta transporter vidare in i landet. Stockholms Hamn AB använder dessutom redan miljöstyrda hamnavgifter för att ekonomiskt premiera fartyg med höga miljöprestanda. Genom omfattande investeringar i elanslutningar vid kaj tar staden ett konkret ansvar för att minska transportsektorns lokala och regionala utsläpp.

Staden har genomfört omfattande investeringar i godstrafikens gröna omställning, men vi konstaterar att den nationella nivån inte håller jämna steg. I dagsläget saknas den nationella styrning som krävs för att göra sjöfarten till ett reellt alternativ. Det ensidiga gynnandet av vägtrafiken på bekostnad av den hållbarare sjöfarten och järnvägen är ett tydligt misslyckande från Tidöregeringens sida. Medan det tunga vägnätet i praktiken är avgiftsfritt, belastas sjöfarten av farledsavgifter som gör hållbara alternativ dyrare än lastbilstransporter, trots stadens hamninvesteringar.

Vi ser positivt på att staden och Stockholms Hamn AB fortsätter att prioritera arbetet med att flytta gods till vattenvägarna och därigenom befäster Stockholm Norvik hamns roll som en central och hållbar logistiknod för hela regionen.

Bilaga

Motion om att göra Norvikshamnen till motor för klimatsmart logistik, dnr KS 2025/1208-1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att bifalla motionen
2. Att därutöver anföra

Liberalerna välkomnar att staden delar grundsynen att mer gods bör flyttas från väg till sjö och järnväg. Det är positivt att staden ser potentialen i att använda vattenvägarna mer effektivt. Samtidigt visar svaret att tempot och ambitionsnivån riskerar att bli alltför låg i förhållande till den klimatutmaning och kapacitetsbrist som redan i dag präglar transportsystemet i östra Mellansverige.

Norvikshamnen är en av de största infrastrukturesatsningarna i Stockholmsregionen i modern tid. Hamnen är byggd för att ta emot oceangående fartyg och har direkt järnvägsanslutning. Trots detta transporteras en betydande andel av varorna som är avsedda för Mälardalen långa sträckor på lastbil från västkusten. Det innebär onödiga utsläpp, ökad trängsel och större sårbarhet i transportsystemet. När en så strategisk anläggning inte används fullt ut uppstår ett glapp mellan investering och faktisk klimatnytta.

Att hänvisa till pågående planer och dialoger är inte tillräckligt. För att åstadkomma en verklig förändring krävs tydliga ekonomiska styr signaler. Så länge kostnadsstrukturen gynnar vägtransporter kommer marknaden att fortsätta välja lastbil, även när bättre alternativ finns. Därför behövs konkreta incitament som gör det lönsamt att välja sjöfart. En riktad bonus för överflyttning av gods och en aktiv linje för att påverka avgiftsnivåer är inte symbolpolitik utan nödvändiga verktyg för att bryta dagens mönster.

Det handlar också om konkurrenskraft och regional utveckling. Om Norvik ska bli den logistiknod som var avsikten när den byggdes måste den fyllas med trafik. En starkare ställning för hamnen stärker Stockholmsregionens roll i internationell handel, minskar beroendet av långa inrikes vägtransporter och bidrar till en mer robust försörjningskedja i en tid då beredskapsfrågor blivit allt viktigare.

Tunga lastbilstransporter står för en betydande del av utsläppen från transportsektorn. Att flytta stora godsvolymer från väg till sjö ger omedelbar effekt per transporterat ton. Det är en åtgärd som kompletterar elektrifieringen av fordonsflottan och som kan ge resultat innan hela vägtrafiken hunnit ställas om. För en stad som har högt ställda klimatmål räcker det inte att effektivisera befintliga flöden, vi måste också förändra hur flödena ser ut.

Liberalerna menar därför att staden måste ta en mer drivande roll. Det räcker inte med att underlätta där det är möjligt inom befintliga ramar. Kommunen är delägare i hamnverksamheten och har därmed reella möjligheter att påverka inriktning och prioriteringar. Genom att använda de verktyg som står till buds kan Stockholm visa att Norvik inte bara är en modern hamn i teknisk mening, utan en motor i omställningen till ett mer hållbart transportsystem.

Om ambitionen är att minska utsläppen, avlasta vägnätet och stärka regionens logistikstruktur krävs beslut som faktiskt flyttar gods från väg till vatten. Det är först när ekonomiska incitament, politisk vilja och infrastruktur samverkar som Norviks fulla potential kan realiseras.

Liberalerna anser därför att motionens förslag är både rimliga och nödvändiga för att intentionerna om klimatsmart logistik ska bli verklighet.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 3 juni 2026

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Reservation av Isabel Smedberg-Palmqvist (L) som är likalydande med Liberalernas reservation i borgarrådsberedningen.

Ärendet

Jan Jönsson (L) har väckt en motion i kommunfullmäktige. I motionen anförts att en överflyttning av godstrafik från väg till vatten är avgörande för att klimatmålen ska nås. Motionären framhåller att Norvikshamnen är Sveriges mest moderna djuphamn och är byggd för att ta emot stora fartyg direkt från kontinenten, men att idag lossas istället mycket av godset i Göteborg och körs med lastbil till Mälardalen. Motionären lyfter att en anledning till detta är att kortare sjötransporter motverkas av avgiftssystem som gör dem dyrare än lastbil. Motionären anser att Stockholms stad ska arbeta för att stärka sjöfarten som ett hållbart alternativ till godstransport på väg.

Motionären föreslår därför att kommunfullmäktige beslutar följande:

- Att införa en ekobonus för företag som väljer att transportera sitt gods sjövägen istället för med lastbil samt att verka för en omprövning av farledsavgifterna så att miljövänlig kortsjöfart gynnas.
- Att tillfälligt sänka hamnavgifterna i Norvik för att locka fler rederier att etablera sjötrafik.

Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Stockholms Stadshus AB och Transportföretagen.

Transportföretagen har inte inkommit med svar.

Innehållsförteckning

Stadsledningskontoret.....	5
Trafiknämnden	6
Stockholm Stadshus AB.....	6
Reservationer m.m.	8

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 7 april 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret delar bedömningen att en överflyttning av godstransporter från väg till vatten bidrar till att klimatmålen kan nås och instämmer i att Stockholms stad bör arbeta för att stärka sjöfarten som ett hållbart alternativ.

Ekobonus är ett tidigare statligt stödsystem som syftade till att främja en sådan överflyttning. Stadsledningskontoret ser generellt positivt på sådana stödsystem. Stadsledningskontoret ser också positivt på att staden för dialog med Sjöfartsverket avseende utveckling av farledsavgifter i syfte att öka konkurrensneutraliteten mellan

de olika transportslagen. Stadsledningskontoret konstaterar att det är en aktivitet i stadens Godstrafikplan att föra en sådan dialog med Sjöfartsverket, varför ytterligare åtgärder i enlighet med motionen inte bedöms föreligga.

Stadsledningskontoret konstaterar att det riskerar att få en negativ inverkan på affärsmässigheten om Stockholms Hamn AB inför en generell sänkning av hamnavgiften och anser därför att det är bättre att bolaget fortsätter att arbeta för ökade godstransporter till och från Stockholms hamnar på annat sätt, bland annat genom fördelaktiga prismodeller för nya kunder.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 mars 2026 följande.

Trafiknämnden beslutar att överlämna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen

Reservation av Sara Svanström (L), se Reservationer m.m.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 16 januari 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret instämmer i motionens intentioner, som ligger i linje med det arbete som pågår inom staden. Stockholm har goda förutsättningar för en ökad användning av vattenvägarna för godstransporter. En överflyttning av delar av godstrafiken från land till vatten kan bidra till både en avlastning av vägnätet, förbättrad trafiksäkerhet och minskade utsläpp. Samtidigt är det avgörande att de nationella regelverken anpassas för att minska ekonomiska och organisatoriska hinder och skapa incitament för att sjöfarten ska konkurrera på liknande villkor som vägtransporter.

I stadens Godstrafikplan, antagen av kommunfullmäktige 2025, har staden pekat ut ett antal aktiviteter för att stärka sjöfarten med syfte att avlasta vägnätet, förbättra trafiksäkerhet och minska utsläppen. Staden kan göra skillnad genom att bland annat:

- Vara restriktiva med dispensgivning för vägtransporter där det bedöms finnas alternativ i form av transport på vatten eller järnväg.
- Föra dialog med Sjöfartsverket och transportörer om utveckling av avgifter.
- Höja kunskapen kring potential för sjötransporter genom omvärldsbevakning, kunskapsspridning och genomförande av testprojekt.

Arbete pågår med uppdraget att ta fram en åtgärdsplan utifrån godstrafikplanen för det som Stockholms stad har helt eller delvis rådighet att genomföra.

Staden kan utöver ovanstående aktivt söka extern finansiering från exempelvis EU tillsammans med externa aktörer för att testa och implementera nya lösningar som syftar till att främja en överflyttning.

Stockholm Stadshus AB

Stockholm Stadshus AB:s yttrande daterat den 26 mars 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Koncernledningen konstaterar att Stockholms Hamn AB arbetar kontinuerligt för ökade godstransporter till och från bolagets hamnar, inklusive Stockholm Norvik hamn.

Koncernledningen konstaterar vidare att bolaget behöver säkerställa affärsmässighet och en god ekonomi varför det inte är möjligt att generellt sänka hamnavgifterna.

Underremiss

Stockholms Hamn AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Bolaget instämmer i vikten av att en stor andel av godset transporteras sjövägen, gärna i kombination med järnväg, och arbetar dagligen aktivt för mer godstransporter till och från samtliga bolagets hamnar inklusive Stockholm Norvik hamn. Som en del i detta arbete har bolaget nyligen genomfört underhållsarbete på järnvägen till Stockholm Norvik Hamn och en järnvägsoperatör avser starta järnvägstrafik under våren.

Bolaget erbjuder ofta fördelaktiga prismodeller för nya kunder i syfte att öka transportererna med sjöfart. Bolaget behöver alltid säkerställa affärsmässigheten och en god ekonomi varav det inte är möjligt att generellt sänka hamnavgifterna. För en transportör är alla kostnader viktiga men hamnavgifterna står för en mindre del av de totala transportkostnaderna.

Ekobonus är ett tidigare statligt stöd för överflyttning av gods från väg till sjöfart. Bolaget ser positivt på statliga stöd för att främja godstransporter med sjöfart. Farledsavgifterna är statliga avgifter som tas ut av Sjöfartsverket. Bolaget anser att det är problematiskt att det inte råder konkurrensneutralitet mellan transportslagen. På statliga vägnätet kan gods transporteras utan avgifter medan sjöfartsavgifter tas ut för godstransporter med sjöfart. Bolaget ser positivt på sänkta och allra helst borttagna statliga farledsavgifter.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Reservation av Sara Svanström (L)

Att nämnden beslutar att bifalla motionen, samt att därutöver anföra följande:

Liberalerna välkomnar att förvaltningen delar grundsynen att mer gods bör flyttas från väg till sjö och järnväg. Det är positivt att staden ser potentialen i att använda vattenvägarna mer effektivt. Samtidigt visar svaret att tempot och ambitionsnivån riskerar att bli alltför låg i förhållande till den klimatutmaning och kapacitetsbrist som redan i dag präglar transportsystemet i östra Mellansverige.

Norvikshamnen är en av de största infrastruktursatsningarna i Stockholmsregionen i modern tid. Hamnen är byggd för att ta emot oceangående fartyg och har direkt järnvägsanslutning. Trots detta transporteras en betydande andel av varorna som är avsedda för Mälardalen långa sträckor på lastbil från västkusten. Det innebär onödiga utsläpp, ökad trängsel och större sårbarhet i transportsystemet. När en så strategisk anläggning inte används fullt ut uppstår ett glapp mellan investering och faktisk klimatnytta.

Att hänvisa till pågående planer och dialoger är inte tillräckligt. För att åstadkomma en verklig förändring krävs tydliga ekonomiska styrsignaler. Så länge kostnadsstrukturen gynnar vägtransporter kommer marknaden att fortsätta välja lastbil, även när bättre alternativ finns. Därför behövs konkreta incitament som gör det lönsamt att välja sjöfart. En riktad bonus för överflyttning av gods och en aktiv linje för att påverka avgiftsnivåer är inte symbolpolitik utan nödvändiga verktyg för att bryta dagens mönster.

Det handlar också om konkurrenskraft och regional utveckling. Om Norvik ska bli den logistiknod som var avsikten när den byggdes måste den fyllas med trafik. En starkare ställning för hamnen stärker Stockholmsregionens roll i internationell handel, minskar beroendet av långa inrikes vägtransporter och bidrar till en mer robust försörjningskedja i en tid då beredskapsfrågor blivit allt viktigare. Tunga lastbilstransporter står för en betydande del av utsläppen från transportsektorn. Att flytta stora godsvolymer från väg till sjö ger omedelbar effekt per transporterat ton. Det är en åtgärd som kompletterar elektrifieringen av fordonsflottan och som kan ge resultat innan hela vägtrafiken hunnit ställas om. För en stad som har högt ställda klimatmål räcker det inte att effektivisera befintliga flöden, vi måste också förändra hur flödena ser ut.

Liberalerna menar därför att staden måste ta en mer drivande roll. Det räcker inte med att underlätta där det är möjligt inom befintliga ramar. Kommunen är delägare i hamnverksamheten och har därmed reella möjligheter att påverka inriktning och prioriteringar. Genom att använda de verktyg som står till buds kan Stockholm visa

att Norvik inte bara är en modern hamn i teknisk mening, utan en motor i omställningen till ett mer hållbart transportsystem.

Om ambitionen är att minska utsläppen, avlasta vägnätet och stärka regionens logistikstruktur krävs beslut som faktiskt flyttar gods från väg till vatten. Det är först när ekonomiska incitament, politisk vilja och infrastruktur samverkar som Norviks fulla potential kan realiseras. Liberalerna anser därför att motionens förslag är både rimliga och nödvändiga för att intentionerna om klimatsmart logistik ska bli verklighet.