

Motion till riksdagen 2010/11:T437

av Peter Johnsson m.fl. (S)

Vänern

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar som ökar Vänerns konkurrenskraft.

Motivering

Sjöfarten i Vänern är viktig för miljön.

Sjöfarten är ett miljövänligt sätt att transportera varor och därför viktig att utveckla när man vill minska utsläppen från vägtrafiken. Sjöfarten är också samhällsekonomiskt lönsam, då den minskar slitaget på vägar och därmed minskar behovet av nyinvesteringar för att klara tunga transporter. Därför har Vänerns sjöfart stor miljöpolitisk betydelse och har idag outnyttjad potential.

Värna Vänern

Klimat- och sårbarhetsutredningen konstaterade att Vänern är ett av Sveriges mest utsatta områden. Vi har sett detta under flera års följd. Bland annat åren 1998, 2000 och 2001 då området runt Vänern drabbades av översvämningar med betydande kostnader som följd.

Prognoser finns som säger att de pågående klimatförändringarna ger ökade flöden till Vänern och en höjning av vattennivån i havet. En höjning av nivån i havet gör att tappningen ur Vänern måste minskas samtidigt som då troligtvis flödena till Vänern ökar.

Översvämningarna har blivit fler de senaste åren och kan ha att göra med att vi idag har ett annat klimat än då vattendomen togs fram på 1930-talet. Vattendomen byggde på att det fanns en kraftig vårfloed (i maj) och att vi hade

Fel! Okänt namn på

en snötäckt, tjälad period vintertid. Idag har vi även en höstflod, vilket inte alls fanns med i beräkningarna från 1930-talet. Avregleringen av elmarknaden kan också ha fått till följd att elbolagen vill spara vatten under hösten till de tider kölden blir hårdare och elpriset stiger. Vi har idag även en sjöfart på Vänern året runt som gör att man vill hålla en hög vattennivå året runt.

Det finns ett samhällsintresse i att hålla en hög nivå i Vänern så att vi tar tillvara vattenkraften på bästa sätt samtidigt som vi kan gynna sjöfarten på Vänern. Dessa intressen tillsammans med de klimatförändringar som kan tänkas komma gör att vi anser att det behövs en utredning som ”ser in i framtiden”. Att det behövs insatser är troligt, men vilka insatser som behövs vet idag ingen med säkerhet.

Sjöfarten i Vänern hjälper till att sätta jobben först

Vänersjöfarten är också viktig från regionalpolitisk synpunkt. Den är en betydande näring tillsammans med hamnarna runt Vänern. Menar man allvar med att skapa gröna jobb kan man inte bortse från den potential som ligger i sjöfarten i Vänern.

Det transporteras omfattande volymer gods till och från företag runt sjön, inte minst till Karlstad. Den har också stor betydelse för alla företag som är beroende av väl fungerande transporter i regionen och är därför en viktig transportled.

Många av de industrier som är lokaliserade runt Vänern finns där just tack vare möjligheten att införa råvaror och leverera produkter med sjöfart. Utan Vänersjöfarten hade och har sannolikt industrier av detta slag inte samma konkurrenskraft.

Vänersjöfartens totala godsvolym har dock långsamt sjunkit sedan mitten av 1980-talet samtidigt som de totala godsvolymerna till och från Vänerområdet ökat. Det finns stor kapacitet i vattenleden och i hamnarna runt Vänern att utnyttja, och kostnaderna för ytterligare ett fartyg i trafik är mycket låga.

Göta älv är avgörande för sjöfarten i Vänern

För att effektivisera transporter har en del förbättringar gjorts i kanalen och slussarna i Trollhättan. Flera åtgärder återstår dock att göra för att förbättra förutsättningarna för Vänersjöfarten. Där är den s.k. Väneröverenskommelsen en god grund för fortsatt utveckling av Vänersjöfarten. Nu måste staten och andra intressenter gå vidare med att utveckla Vänersjöfarten och hamnarna vid Göta älv för att öka godsvolymerna, inte minst för miljöns skull. En annan viktig faktor är att fraktfartyg måste kunna ta sig fram i Göteborgsdelen av Göta älv. Det är med andra ord uteslutet med fasta låga broar som skulle hindra person- och godstrafik i Göteborg.

Fel! Okänt namn på

Utredningen Utbyggnader av slussar i Trollhätte kanal som har undersökt situationen har dock kommit fram till att slussarna i Trollhättan inte ska ersättas när de nuvarande är för gamla år 2030. Det behövs besked om framtiden snarast eftersom det nu läggs en död hand över eventuella investeringar i Vänerhamnarna. De stora hamnarna i Karlstad, Kristinehamn, Otterbäcken, Lidköping och Vänersborg behöver få besked snarast möjligt. Det gäller även för andra hamnar i Vänern såsom Hönsäter, Mariestad och Åmål. Regeringen bör snarast lämna besked om framtiden för slussarna i Trollhättan.

Stockholm den 25 oktober 2010

Peter Johnsson (S)

Ann-Kristine Johansson (S)

Monica Green (S)

Jörgen Hellman (S)