

## Motion till riksdagen 2008/09:T328

av **Lars Tysklind och Anita Brodén (fp)**

# Sjöfart i stället för väg

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att göra det möjligt att överföra gods- trafik från väg till båt.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om miljöåtgärder.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökad sjösäkerhet för oljetransporter i Östersjön.

## Motivering

För att motverka hotet om klimatförändringar måste utsläppen av växthusgas- ser minskas radikalt. Det krävs naturligtvis flexibilitet och många typer av åtgärder inom alla samhällssektorer, men att radikalt minska koldioxidutsläp- pen från transportsystemen är centralt. Ur energisynpunkt är bästa sättet att transportera gods på havet, därnäst kommer järnvägen, sedan lastbilstrafiken, och det dyraste är flyget. Ska vi kunna minska utsläppen måste så mycket godstrafik som möjligt flyttas över från lastbil, där vi har de verkligt stora avgasvolymerna, till järnväg och båt.

Sverige har drygt 50 hamnar, och vattenvägarna är en stor möjlighet att av- lasta vägnätet och därmed minska klimatbelastningen. Vid rätt hastighet är friktionen mellan fartyg, och vatten låg och stora godsvolymer kan därför transporteras med minimal energiåtgång.

Det finns många möjligheter att utveckla och öka sjöfarten både inrikes och i Sveriges närområde, och detta bör kunna genomföras relativt snabbt.

Infrastrukturen finns ju redan där, och kostnaderna för underhållet av vat- tenvägarna är närmast försumbart om man jämför med landtransporter på järnväg och väg.

**Fel! Okänt namn på**

Inrikessjöfarten är under tio procent av godshanteringen i våra svenska hamnar, vilket får anses vara lågt med tanke på våra förutsättningar med lång kust och möjlighet till inlandssjöfart via Vänern och Mälaren, med koppling till inte minst basindustrin.

En god trafiklösning skulle kunna vara ro-ro-trafik mellan Norge och Tyskland, med hjälp av vilken man tar ombord lastbilar och containrar i Oslo och kör dem direkt till exempelvis Travemünde eller omvänt. Det skulle avlasta väg E 6 från mycket transittrafik. Göteborgs hamn bör bli aktuell för stopp eftersom mycket gods från Norge därifrån går vidare ut i världen.

Ett stort hinder för att få klimatsmarta lösningar är bristen på konkurrensneutralitet mellan transportslagen. De olika transportslagen måste bära sina egna kostnader för att uppnå konkurrensneutralitet.

Miljökrav måste ställas på fartygen, och kostnaderna för detta faller på sjöfartsnäringen.

Det som staten bör se över är sådana kostnader som ensidigt missgynnar sjöfarten i förhållande till lastbilstrafiken. Sjöfarten har farleds- och lotsavgifter, som finansierar sjöfartens investeringar via Sjöfartsverket. Motsvarande ekonomisk belastning finns inte när det gäller lastbil och tåg där investeringar i infrastrukturen skett via skattemedel. Svensk sjöfarts konkurrenskraft skulle dessutom stärkas med en övergång till så kallad tonnageskatt.

Oljetransporterna per båt har ökat i Östersjön, vilket kräver stora säkerhetsåtgärder för att undvika en miljömässig katastrof i ett känsligt innanhav. Säkra rutter, lots, nödhamnar samt dubbelskrov är några åtgärder.

Regeringen bör se över och lägga fram förslag för de beslut som behövs för att ge sjöfarten rätt förutsättningar som i sin tur kommer att leda till en väsentlig skillnad för både miljö och säkerhet.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Stockholm den 3 oktober 2008

*Lars Tysklind (fp)*

*Anita Brodén (fp)*