

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/15:302

av Cecilia Widegren (M)

Vänernsjöfarten

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vänernsjöfarten bör klassas som inlandsvattenväg enligt EU:s regler för inre vattenvägar m.m.

Motivering

Det finns ett särskilt regelverk för transporter på inre vattenvägar (sjöar, floder och kanaler) inom EU. Det handlar bl.a. om bemanningen av fartygen, behörighet för att få framföra fartygen och tekniska krav. Det finns också ett särskilt regelverk om ekonomiskt stöd för trafiken på de inre vattenvägarna.

Miljöberedningen i Västra Götalandsregionen har genomfört projektet Smart Energi, i vilket man bl.a. diskuterar förutsättningarna för vattenburen godstrafik mellan Göteborgs hamn och industrierna längs med Göta älv och mellan hamnen och Vänerområdet. Den slutsats som drogs var att utökade transporter på Göta älv skulle bli lönsamma under förutsättning att EU:s lagstiftning för inre vattenvägar tillämpas för dessa transporter och att hamnarna avgiftsmässigt behandlar denna typ av sjöfart konkurrensneutralt gentemot lastbiltransporter.

I samverkan med Västra Götalandsregionen och Region Värmland har Trafikverket genomfört en trafikslagsövergripande studie av förutsättningarna för den framtida sjöfarten i Göta älv. Trafikverket redovisar två långsiktiga alternativ. Det första alternativet handlar om en utvecklad sjöfart till Vänerregionen med nya slussar i Trollhätte kanal. Det andra alternativet handlar om en nedläggning av Vänernsjöfarten.

Det är tre viktiga samhällsfrågor som hänger ihop och i allra högsta grad berör Vänerregionen och Göta älv: vattenreglering av Vänerregionen och avtappning via Göta älv, skredsäkring av Göta älv samt nya slussar i Trollhätte kanal för att säkra sjöfartens framtid. Med nya

större och modernare slussar kan sjötransporten anpassas till dagens fartyg i Europa och konkurrensen öka. Frågan om nya slussar är helt digital. Antingen byggs det nya slussar som säkrar sjöfarten i Väneren eller så sker ingen investering, vilket får till följd att Vänersjöfarten läggs ned.

För svensk industri är det angeläget att det finns förutsättningar att utveckla flexibla och skräddarsydda transportlösningar för att stärka dess konkurrenskraft. Vid transporter av större godsvolymer utgör sjöfarten ett viktigt transportalternativ, som bör användas i ökad utsträckning för att minska klimatpåverkan från transportsektorn. Sjötransporter på sjöar och kanaler kan i detta sammanhang utgöra ett viktigt alternativ.

Från Alliansens partier i Skaraborg har vi påpekat det anmärkningsvärda i att Hamnstrategiutredningen inte nämnde någon insjöhamn i sin lista över prioriterade hamnar. Vår största insjö, Väneren, har flera stora godshamnar som gör Vänersjöfarten till en viktig transportled som med särskilda satsningar skulle betyda mycket för regionen och för Sverige.

Även om Vänerhamn inte fyller kraven på att vara en strategisk hamn menade Länsstyrelsen i Västra Götalands län i sitt remissvar på utredningen att Vänerhamn AB är strategisk för de industrier som använder Vänerhamnarna och Göta älv för sina godstransporter. Dessutom avlastar godstrafiken på Göta älv vägsystemet, och medverkar på så sätt till ett mer hållbart transportsystem. Vänerhamn AB är också ett bra exempel på framåtsyftande samarbete för en rationell och kostnadseffektiv struktur.

Jag konstaterar att trafikutskottet instämde i denna uppfattning och i sina överväganden över flera motioner i samma ärende yttrade bl.a. följande: Utskottet har tidigare uttryckt vikten av att sjömotorvägarna även fortsättningsvis ses som prioriterade initiativ inom ramen för TEN-T.

Det är mycket bekymmersamt att Göteborg verkar strunta i industrins och sjöfartens villkor och förutsättningar i Väneren. Den föreslagna nya Götaälvbron utgör ett hinder för sjöfarten i Väneren. Flera rederier kommer att överklaga ärendet med nybyggnation av bron till mark- och miljödomstolen. Jag delar sjöfartens och industrins reaktioner. Vi verkar vara många som i teorin är överens om att sjöfarten kan expandera för att dels avlasta vägar och järnvägar, dels av miljömässiga skäl. Då är den så kallade Arpeggio-bron ett hinder för sjöfarten i Väneren. Det är av nationellt intresse att sjöfart kan ske via älven till Vänerhamnar.

Jag vill understryka detta. Sjöfarten är en viktig resurs för näringslivet runt Väneren. Gods som transporteras på sjön medverkar till att kraftigt avlasta väg- och järnvägsnätet i regionerna runt Väneren och bidrar till en bättre miljö. Om den mängd gods som idag fraktas på sjön istället skulle fraktas på landsväg, skulle det innebära att lastbilstrafiken skulle behöva öka med 250–500 lastbilar per dygn. Sjöfart tillhör också de mest

energieffektiva transportformerna och har liten negativ påverkan på omgivningen när det gäller till exempel buller och trängsel.

Vattnet finns på plats och är på så sätt en unik del av infrastrukturen. Det finns stor kapacitet i vattenleden och i Vänerens hamnar att utnyttja, och marginalkostnaderna för ytterligare fartyg är mycket låga.

Ökad konkurrens från tåg- och lastbilstrafik samt strukturförändringar har gjort att godstrafiken de senaste åren minskat kraftigt för sjöfarten. Som tidigare nämnts har sjöfarten på Väneren en viktig och ibland avgörande betydelse för många företag i regionen.

Inom EU satsas det idag på de inre vattenvägarna. Inlandssjöfarten anses ha den lägsta samhällsekonomiska kostnaden. Detta tar sig uttryck bl.a. i att de fartyg som trafikerar Europas floder och kanaler inte betalar någon farleds-avgift. Väneren, Mälaren, Trollhätte kanal och Göta älv borde ses som en del i detta europeiska transportsystem.

En tidigare utredning om Vänersjöfartens framtid föreslog bl.a. att staten skulle bidra till en ökad konkurrenskraft för sjöfarten på Väneren genom att sänka lotsavgifterna. Vänersjöfarten bör vidare klassas som inlandsvattenväg och inte som kustsjöfart, vilket möjliggör att EU-medel kan användas för investeringar. Det är också viktigt att Trollhätte kanal underhålls på ett sådant sätt att transportererna till och från Väneren underlättas.

Det finns skäl att ompröva det tidigare ställningstagandet om EU:s regelverk för inre vattenvägar (SOU 1996:183). Regeringen bör i den fortsatta beredningen av ärendet beakta vad som i motionen anförs om att stärka konkurrenskraften för Vänerhamnar och för Vänersjöfarten. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Cecilia Widegren (M)