

Motion till riksdagen 2010/11:T395

av Jonas Gunnarsson m.fl. (S)

Sjöfarten på Vänern och Göta älv

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bättre förutsättningar för Vänersjöfarten.

Motivering

Sjöfarten på Vänern och Göta älv är viktiga 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 Vänersjöfarten stor miljöpolitisk betydelse och har idag outnyttjad potential.

Värna Vänern

Klimat- och sårbarhetsutredningen konstaterade att Vänern, dess tillflöden och avrinningsområde är ett av Sveriges mest utsatta områden. Vi har sett detta under flera års följd. Bland annat åren 1998, 2000 och 2001 då området kring 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 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 vårflod (i maj) och att vi hade en snötäckt, tjälad period vintertid. Idag har vi även en höstflod, vilket inte

Fel! Okänt namn på

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 man behöver undersöka och förtydliga de väntade samhällsekonomiska och miljömässiga effekterna av de klimat- och väderförändringar som är att vänta. Att det behövs insatser är troligt, men vilka insatser som behövs vet idag ingen med säkerhet.

Miljö- och sjösäkerheten på Vänern

Idag är det ett något oklart läge vad gäller sjösäkerheten på Vänern. Sjöräddningen som är en ideell förening bedriver i många stycken en fantastisk verksamhet och samarbetet med det offentliga tycks fungera bra. Det oklara ligger dock i att det tycks saknas gemensam hållning från staten och kommunerna runt Vänern om vem som har det yttersta ansvaret för sjösäkerheten på Vänern. Vänerns storlek och omfattande kommersiella trafik gör att sjön mer är att likna vid ett hav. Idag är det så att om ett oljeutsläpp sker så har staten ansvaret genom Kustbevakningen intill dess att utsläppen når land. Då övergår ansvaret på kommunerna och länsstyrelsen. Med tanke på att Vänern är en av världens största sötvattentäkter och försörjer stora mängder med människor med sötvatten borde det finnas en sammanhållen strategi för hur Vänern ska skyddas och vem som ska ha det yttersta ansvaret vid utsläpp. Till detta behöver kopplas en översyn av ansvaret för sjösäkerheten och vilka resurser som faktiskt läggs samt hur dessa hålls samman. Strandsatta vrak är också något som blivit ett problem för Vänern. Ansvaret för vrak eller fartyg som kan liknas vid vrak behöver förtydligas och möjligheten för det offentliga att vidta åtgärder bör öka.

Sjöfarten på Vänern hjälper till att sätta jobben först

Vänernsjöfarten 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 på Vänern.

Det transporteras omfattande volymer gods till och från företag kring 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

Vänern sjöfarten hade och har sannolikt industrier av detta slag inte samma konkurrenskraft.

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

Göta älv är aortan för sjöfarten i Väneren

För att effektivisera transporterorna har en del förbättringar gjorts i kanalen och slussarna i Trollhättan. Flera åtgärder återstår dock att göra för att förbättra förutsättningarna för Väner sjöfarten. Där är den s.k. Väneröverenskommelsen en god grund för fortsatt utveckling av Väner sjöfarten. Nu måste staten och andra intressenter gå vidare med att utveckla Väner sjöfarten och hamnarna vid Göta älv för att öka godsvolymerorna, inte minst för miljös skull.

Utredningen Utbyggnader av slussar i Trollhätte kanal som har undersökt situationen har dock kommit fram till att slussarna i Trollhättan inte ens ska ersättas när de nuvarande är för gamla år 2030. Nuvarande slussar i Trollhätte kanal beräknas dock ha en maximal livslängd på 20 år, förutsatt att renoveringsarbeten utförs löpande. Befintliga slussar kan alltså inte renoveras för att hålla för åretruntbruk efter år 2030. Därefter måste antingen nya slussar finnas på plats eller handelssjöfarten i Trollhätte kanal läggas ner.

Ett annat hot mot handelssjöfarten på Göta älv är de planer som ibland dyker upp på lågbyggda broar över älven. Otillräcklig höjd på de broar som korsar Göta älv skulle självklart hindra sjöfartens möjligheter att ta sig fram. Det bör därför tydligt regleras vilka krav som måste ställas på framtida fasta förbindelser över Göta älv.

Det kommer att innebära dödsstöten för sjöfarten eftersom det är Göta älv som är aortan för Väner sjöfarten. 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 Väneren så som Hönsäter, Mariestad och Åmål.

Investera i Vänerens sjöfart

Med anledning av det ovan anförda anser vi att man måste säkra och investera i Vänerens sjöfart genom att följande åtgärder vidtas.

- ? Regeringen bör skyndsamt analysera framtidsutsikterna och presentera vilka åtgärder som behöver vidtas för att på längre sikt optimalt använda Väneren samtidigt som skadorna, både de miljömässiga och ekonomiska, runt Väneren minimeras.
- ? Riksdagen bör uppmana regeringen att införa ett tonnagebaserat skattesystem för sjöfarten. Detta skulle göra att den svenska sjöfartsnäringen fick

Fel! Okänt namn på

likartade villkor som sina konkurrenter och att verksamhet och arbetstillfällen därför kunde utvecklas i Sverige. Riksdagen bör därför uppmana regeringen att påskynda verkställigheten av riksdagens beslut från våren 2007 om att lagstifta om tonnageskatt.

? Regeringen bör snarast lämna besked om framtiden för slussarna i Trollhättan.

Stockholm den 25 oktober 2010

Jonas Gunnarsson (S)

Ann-Kristine Johansson (S)

Monica Green (S)

Christina Oskarsson (S)

Jörgen Hellman (S)

Peter Johnsson (S)