

Motion till riksdagen 2010/11:T229

av Anita Brodén m.fl. (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 överföra godstrafik från väg till båt.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att säkra och utveckla inre vattenvägar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inre vattenvägar, som Göta älv, Trollhätte kanal samt Vänern och Mälaren, införlivas i EU:s regelverk om inre vattenvägar.

Motivering

För att motverka hotet om klimatförändringar måste utsläppen av växthusgaserna minska radikalt. Det kräver naturligtvis flexibilitet och många typer av åtgärder inom alla samhällssektorer. Att radikalt minska koldioxidutsläppen från transportsystemen är centralt.

Ur energisynpunkt är det bästa sättet att transportera stora godsflöden på vatten, därefter järnvägen, sedan lastbilstrafiken och det dyraste är flyget. Ska vi kunna minska utsläppen måste så mycket godstrafik som möjligt över från lastbil till järnväg och båt.

En sådan utveckling har stöd i dagens arbetssätt med förutsättningslös transportövergripande analys för att ta fram effektivaste transportslag. Sverige har drygt 50 hamnar och vattenvägarna är en stor möjlighet att avlasta vägnätet och därmed minska klimatbelastningen. Vid rätt hastighet är friktionen mellan fartyg och vatten liten och stora godsvolymer kan därför transporteras med minimal energiåtgång.

Fel! Okänt namn på

Det finns stora möjligheter att utveckla och öka sjöfarten både inrikes och i Sveriges närområde och detta bör kunna genomföras relativt snabbt. Infrastrukturen finns till stora delar redan på plats och kostnaderna för underhållet av vattenvägarna är närmast försumbart om man jämför med landtransporter på järnväg och väg. En förutsättning är då infrastrukturen i form av järnvägar och vägar kopplat till hamnarna ger en effektiv övergång från sjöfart till landtransport.

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.

Ett vanligt Vänerfartyg motsvarar 100 långtradare eller 75 järnvägsvagnar. Fyra fartyg på Göta älv varje vardagsdygn motsvarar med andra ord 400 långtradare eller 15 långa tåg.

En studie som gjorts på uppdrag av Västra Götalandsregionen och Vänerregionens näringslivsråd visar att det redan idag finns företagsekonomiska förutsättningar för en containerälvpPENDel i slinga mellan Göteborg, hamnläge Vänersborg och Kristinehamn. En grundläggande förutsättning är då att befintliga slussystem underhålls och vid behov utvecklas.

Ett stort hinder för utveckling av inre sjöfart i Sverige är att våra inre vattenvägar inte är införlivade i EU:s gemenskapslagstiftning som rör inre sjöfart. Den utredning som nu pågår med en analys och genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar bör resultera i att denna förändring görs.

Stockholm den 25 oktober 2010

Anita Brodén (FP)

Nina Lundström (FP)

Lars Tysklind (FP)