

Motion till riksdagen 2009/10:T324

av Peter Jonsson m.fl. (s)

Vänernsjöfarten

Förslag till riksdagsbeslut

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

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 Vänernsjöfarten 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 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 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 vårflood (i maj) och att vi hade en snötäckt, tjälad period vintertid. Idag har vi även en höstflood, vilket inte alls fanns med i beräkningarna från 1930-talet. Avregleringen av elmarknaden

Fel! Okänt namn på

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 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 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 godsvolymerorna 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 aortan för sjöfarten i Vänern

För att effektivisera transportererna 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 godsvolymerorna, inte minst för miljöns skull.

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. 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.

Det kommer att innebära dödsstöten för sjöfarten eftersom det är Göta älv som är aortan för Vänersjöfarten. 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 investera i Vänerens sjöfart genom att följande åtgärder vidtas.

- ? Regeringen bör skyndsamt analysera framtidsutsikterna och vad som behöver vidtas på längre sikt för att optimalt använda Väneren samtidigt som skadorna runt Väneren minimeras.
- ? Riksdagen bör uppmana regeringen att införa ett tonnagebaserat skattesystem för sjöfarten. Detta skulle göra att den svenska sjöfartsnäringen fick 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 30 september 2009

Peter Jonsson (s)

Ann-Kristine Johansson (s)

Monica Green (s)

Jörgen Hellman (s)