

Motion till riksdagen 2011/12:T446

av **Jörgen Hellman m.fl. (S)**

Vänernsjöfarten

Förslag till riksdagsbeslut

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

Motivering

Sjöfarten är ett miljövänligt sätt att transportera varor och därför viktig att utveckla för att 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.

Vänernsjöfarten är också viktig från regionalpolitisk synpunkt. Den är en betydande näring tillsammans med hamnarna runt Vänern. Det transporteras omfattande volymer gods till och från företag kring sjön. 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 Vänernsjöfarten hade och har sannolikt industrier av detta slag inte samma konkurrenskraft.

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

För att effektivisera transporter har en del förbättringar gjorts i kanalen och slussarna i Trollhättan. Flera åtgärder återstår dock för att förbättra förutsättningarna för Vänernsjöfarten. Där är den så kallade Väneröverenskommelsen en god grund för fortsatt utveckling av Vänernsjöfarten. Nu måste staten

Fel! Okänt namn på

och andra intressenter gå vidare med att utveckla Vänersjöfarten och hamnarna vid Göta älv för att öka godsvolymer, inte minst för miljöns skull.

Riksdagen bör därutöver uppmana regeringen att införa ett tonnagebaserat skattesystem för sjöfarten. Det skulle göra att den svenska sjöfartsnäringen fick likartade villkor som sina konkurrenter och att verksamhet och arbetstillfällen därför kunde utvecklas i Sverige.

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 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 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

Fel! Okänt namn på

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

Vänersjöfarten är också viktig från regionalpolitisk synpunkt. Den är en betydande näring tillsammans med hamnarna runt Vänern. Menar vi allvar med att skapa gröna jobb kan vi 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 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 godsvolymer 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 transporterna 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 godsvolymer, 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.

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

Fel! Okänt namn på

korsar Göta älv skulle självklart hindra sjöfartens möjligheter att ta sig fram. Det bör man ta hänsyn till vid planering av eventuella nya fasta förbindelser.

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 Vänern, såsom Hönsäter, Mariestad och Åmål.

Stockholm den 4 oktober 2011

Jörgen Hellman (S)

Peter Johnsson (S)

Carina Ohlsson (S)

Christina Oskarsson (S)