

## Motion till riksdagen 2009/10:T297

av **Lars Tysklind och Anita Brodén (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 göra det möjligt att överföra gods- trafik 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 och Trollhätte kanal samt Vänern och Mälaren, införlivas i EU:s gemenskapslagstiftning som rör inre sjöfart.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om konkurrensneutralitet mellan transportslagen.

## Motivering

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

Från energisynpunkt är det bästa sättet att transportera gods på vatten, där- näst kommer järnvägen, sedan lastbilstrafiken och sist flyget, som är dyrast. Ska vi kunna minska utsläppen måste så mycket godstrafik som möjligt över från lastbil till järnväg och båt.

Sverige har drygt 50 hamnar och vattenvägarna är en stor möjlighet att av- lasta 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 ju redan där och kostnaderna för underhållet av vattenvägarna är närmast försumbart om man jämför med landtransporter på järnväg och väg.

Inrikessjöfarten är under 10 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, med koppling till inte minst basindustrin. Detta får ses som något märkligt då t.ex. 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 grundläggande förutsättning är då att befintliga slussystem underhålls och vid behov utvecklas.

Ett stort hinder för utveckling av inre sjöfart i Sverige är att inre vattenvägar i Sverige inte är införlivade i EU:s gemenskapslagstiftning som rör inre sjöfart. Enligt en studie som gjorts på uppdrag av Västra Götalandsregionen och Vänerregionens näringslivsråd, finns det redan idag företagsekonomiska förutsättningar för en containerälvpendel i slinga mellan Göteborg, hamnläge Vänersborg och Kristinehamn.

Två sådana containerälvpendlar med dagliga avgångar skulle ha kapacitet att minska landsvägstrafiken med 180 000 långtradare per år eller 490 per dygn, d.v.s. motsvarande 20 i timmen. Detta är en tredjedel av dagens lastbilstrafik på väg E45.

En annan god trafiklösning skulle kunna vara ro-ro-trafik mellan Norge och Tyskland, vilken tar ombord lastbilar och containrar i Oslo och kör dem direkt till exempelvis Travemünde eller omvänt, vilket skulle avlasta väg E6 ifrån mycket transittrafik. Göteborgs hamn bör bli aktuell för stopp då mycket gods från Norge därifrån går vidare ut i världen.

Ett stort hinder för att få klimatsmarta lösningar är bristen på konkurrensneutralitet mellan transportslagen. De olika transportslagen måste bära sina egna kostnader för att uppnå konkurrensneutralitet. Miljökrav måste ställas på fartygen och kostnaderna för detta faller på sjöfartsnäringen.

Det som staten bör se över är sådana kostnader som ensidigt missgynnar sjöfarten i förhållande till lastbilstrafiken. Sjöfarten har kostnader för farleds- och lotsavgifter, isbrytning och fartygsinspektioner som finansierar sjöfartens kostnader via Sjöfartsverket. Motsvarande ekonomisk belastning finns inte när det gäller lastbil och tåg där investeringar i infrastrukturen skett via skattemedel.

Svensk sjöfarts konkurrensneutralitet gentemot andra sjöfartsnationer skulle dessutom stärkas med en övergång till s.k. tonnageskatt.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Stockholm den 2 oktober 2009

*Lars Tysklind (fp)*

*Anita Brodén (fp)*