

Motion till riksdagen 2009/10:T515

av **Christer Winbäck m.fl. (fp, m, c, kd)**

Vänernsjöfarten

Förslag till riksdagsbeslut

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

Motivering

Hamnstrategiutredningen som år 2007 avgav sitt betänkande försökte identifiera hamnar av särskilt strategisk betydelse för det svenska godstransportsystemet och föreslå vilka hamnar som ska ges prioritet i förhållande till övriga när det gäller statligt finansierad infrastruktur. I prioriteringsarbetet skulle hela Sverige beaktas.

Det är anmärkningsvärt att man inte har pekat ut någon insjöhamn. Vår största insjö, Vänern, har flera stora godshamnar som gör Vänernsjöfarten till en viktig transportled, och som med särskilda satsningar skulle betyda mycket för regionen och för Sverige.

Även om Vänerhamn inte fyller kraven på att vara en strategisk hamn menar Länsstyrelsen för Västra Götalands län i sitt remissvar på utredningen att för de industrier som använder Vänerhamnarna och Göta älv för sina godstransporter är Vänerhamn strategisk. Dessutom avlastar godstrafiken på Göta älv vägsystemet, och medverkar på så sätt till ett mer hållbart transportsystem. Vänerhamn AB är också ett bra exempel på framåtsyftande samarbete för en rationell och kostnadseffektiv struktur.

Sjöfarten är en viktig resurs för näringslivet runt Vänern. Gods som transporteras på sjön medverkar till att kraftigt avlasta väg- och järnvägsnätet i regionerna runt Vänern och bidrar till en bättre miljö. Om den mängd gods som idag fraktas på sjön istället skulle fraktas på landsväg, skulle det innebära att lastbilstrafiken skulle behöva öka med 250–500 lastbilar per dygn. Sjöfart tillhör också de mest energieffektiva transportformerna och har liten negativ påverkan på omgivningen när det gäller till exempel buller och trängsel.

Fel! Okänt namn på

Vattnet finns på plats och är på så sätt en unik del av infrastrukturen. Det finns stor kapacitet i vattenleden och i Vänerens hamnar att utnyttja, och marginalkostnaderna för ytterligare fartyg är mycket låga.

Ökad konkurrens från tåg- och lastbilstrafik samt strukturförändringar har gjort att godstrafiken de senaste åren minskat kraftigt för sjöfarten. Som tidigare nämnts har sjöfarten på Väneren en viktig och ibland avgörande betydelse för många företag i regionen.

Inom EU satsas det idag på de inre vattenvägarna. Inlandssjöfarten anses ha den lägsta samhällsekonomiska kostnaden. Detta tar sig uttryck bland annat i att de fartyg som trafikerar Europas floder och kanaler inte betalar någon farledsavgift. Väneren, Mälaren, Trollhätte kanal och Göta älv borde ses som en del i detta europeiska transportsystem.

En tidigare utredning om Vänersjöfartens framtid föreslog bland annat att staten ska bidra till en ökad konkurrenskraft för sjöfarten på Väneren genom att sänka lotsavgifterna. Vänersjöfarten bör vidare klassas som inlandsvattenväg, och inte som kustsjöfart, vilket möjliggör att EU-medel kan användas för investeringar. Det är också viktigt att Trollhätte kanal underhålls på ett sådant sätt att transportererna till och från Väneren underlättas.

Det är av stor vikt att åtgärder vidtas snabbt för att öka sjöfartens lönsamhet på Väneren innan det är för sent.

Vi utgår från att regeringen följer frågan och beaktar de synpunkter som här läggs fram för att ge de hamnar som är nödvändiga för Vänersjöfarten status som strategiska hamnar samt i övrigt vad som i motionen anförts för att stärka konkurrenskraften hos Vänersjöfarten.

Stockholm den 5 oktober 2009

Christer Winbäck (fp)

Cecilia Widegren (m)

Holger Gustafsson (kd)

Ulrika Carlsson i Skövde (c)