

## Motion till riksdagen 2010/11:T513

av **Lars Elinderson m.fl. (M, FP, C, KD)**

# Vänernsjöfarten

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Vänernsjöfarten bör klassas som inlandsvattenväg enligt EU:s regler för inre vattenvägar m.m.

## Motivering

Regeringen tillsatte i december 2009 en särskild utredare för att analysera de konsekvenser som uppkommer om EU:s regelverk om inre vattenvägar genomförs i svensk rätt samt föreslå författningsändringar för ett sådant genomförande.

Det finns ett särskilt regelverk för transporter på inre vattenvägar (sjöar, floder och kanaler) inom EU. Det handlar bl.a. om bemanningen av fartygen, behörighet för att få framföra fartygen och tekniska krav. Det finns också ett särskilt regelverk om ekonomiskt stöd för trafiken på de inre vattenvägarna.

Miljöberedningen i Västra Götalandsregionen har genomfört projektet Smart Energi, i vilket man bl.a. diskuterar förutsättningarna för vattenburen godstrafik mellan Göteborgs hamn och industrierna längs med Göta älv och mellan hamnen och Vänerområdet. Den slutsats som drogs var att utökade transporter på Göta älv skulle bli lönsamma under förutsättning att EU:s lagstiftning för inre vattenvägar tillämpas för dessa transporter och att hamnarna avgiftsmässigt behandlar denna typ av sjöfart konkurrensneutralt gentemot lastbiltransporter.

För svensk industri är det angeläget att det finns förutsättningar att utveckla flexibla och skräddarsydda transportlösningar för att stärka dess konkurrenskraft. Vid transporter av större godsvolymer utgör sjöfarten ett viktigt transportalternativ, som bör användas i ökad utsträckning för att minska klimatpåverkan från transportsektorn. Sjötransporter på sjöar och kanaler kan i detta sammanhang utgöra ett viktigt alternativ.

## Fel! Okänt namn på

Från Alliansens partier i Skaraborg påpekade vi redan förra året det anmärkningsvärda i att Hamnstrategiutredningen inte nämnde någon insjöhamn i sin lista över prioriterade hamnar. Vår största insjö, Vänern, har flera stora godshamnar som gör Vänersjöfarten 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 menade Länsstyrelsen för Västra Götalands län i sitt remissvar på utredningen att Vänerhamn AB är strategisk för de industrier som använder Vänerhamnarna och Göta älv för sina godstransporter. 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.

Vi konstaterar att trafikutskottet instämde i denna uppfattning och i sina överväganden över flera motioner i samma ärende yttrade bl.a. följande:

Utskottet har tidigare uttryckt vikten av att sjömotorvägarna även fortsättningsvis ses som prioriterade initiativ inom ramen för TEN-T.

Vi vill understryka detta. 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.

Vattnet finns på plats och är på så sätt en unik del av infrastrukturen. Det finns stor kapacitet i vattenleden och i Vänerns 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 Vänern 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 bl.a. i att de fartyg som trafikerar Europas floder och kanaler inte betalar någon farledsavgift. Vänern, Mälaren, Trollhätte kanal och Göta älv borde ses som en del i detta europeiska transportsystem.

En tidigare utredning om Vänersjöfartens framtid föreslog bl.a. att staten skulle bidra till en ökad konkurrenskraft för sjöfarten på Vänern 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 transporterna till och från Vänern underlättas.

Det finns skäl att ompröva det tidigare ställningstagandet om EU:s regelverk för inre vattenvägar (SOU 1996:183). Regeringen bör i den fortsatta beredningen av ärendet beakta vad som i motionen anförs om att stärka kon-

**Fel! Okänt namn på**

kurrenskraften för Vänerhamnar och för Vänersjöfarten. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Stockholm den 25 oktober 2010

*Lars Elinderson (M)*

*Christer Winbäck (FP)*

*Annika Eclund (KD)*

*Ulrika Carlsson i Skövde (C)*

*Cecilia Widegren (M)*