

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/15:2465

av Carina Ohlsson m.fl. (S)

Vänersjöfarten

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en utveckling av Vänersjöfarten.

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 Vänersjöfarten stor miljöpolitisk betydelse.

Vänersjöfarten är också viktig ur regionalpolitisk synpunkt. Den är en betydande näring tillsammans med hamnarna runt Vänern. Det transporteras omfattande volymer gods till och från företag kring sjön.

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 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.

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.

Miljö- och sjösäkerheten

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 av världens största sötvattentäkter och försörjer stora mängder av 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.

Sätter jobben främst

Vänernsjöfarten 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. 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 godsvolymerorna till och från Vänerområdet ökat. Det finns stor kapacitet i vattenleden och i hamnarna runt Vänern att utnyttja. Kostnaderna för ytterligare ett fartyg i trafik är mycket låga.

Göta älv är nyckeln

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 Vänernsjöfarten. Där är den så kallade Väneröverenskommelsen en god grund för fortsatt utveckling av Vänernsjöfarten. Nu måste staten och andra intressenter gå vidare med att

utveckla Vänersjöfarten och hamnarna vid Göta älv för att öka godsvolymerna, inte minst för miljöns skull.

Nuvarande slussar i Trollhätte kanal beräknas dock ha en maximal livslängd på 20 år, förutsatt att renoveringsarbeten utförs löpande. Enligt dessa beräkningar så kan alltså inte befintliga slussar renoveras för att hålla för åretruntbruk efter år 2030. Det finns nu konkreta förslag och kostnads kalkyler på utbyggnaden av slussarna i Trollhätte kanal. Det är därför viktigt att staten följer upp planeringsprocessen för att nya slussar ska kunna ersätta de nuvarande. Dessa investeringar kommer att ha avgörande betydelse för sjöfarten eftersom det är Göta älv som är nyckeln för Vänersjöfarten.

Det är viktigt att besked om framtiden framställs så att eventuella investeringar i Vänerhamnarna kan komma till stånd.

Carina Ohlsson (S)

Erik Ezelius (S)

Monica Green (S)

Patrik Björck (S)