

Motion till riksdagen 2016/17:3183

av **Penilla Gunther (KD)**

Ett samlat grepp om Vänersjöfarten

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att ett samlat grepp tas om Vänersjöfartens utveckling och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Vänern är ett mycket stort inlandsvatten med 480 mil strand, en tredjedel av allt sötvatten i vårt land, 22 000 öar, kobbar och skär. Vänern är upp till 106 meter djup och förser ca 700 000 invånare med dricksvatten.

Men Vänern är också en farled för transporter till sjöss och fritidsbåtar. Fartygen som trafikerar de sex hamnarna i Vänern har i snitt 4 000 ton per fartyg, med bland annat petroleumprodukter, massa och papper. Totalt uppgår godstransporterna på Vänern till 1,9 miljoner ton per år, en minskning med 500 000 ton på tio år. Detta är mycket oroväckande utveckling.

Hamnarna i Trollhättan, Lidköping, Otterbäcken, Karlstad, Kristinehamn och Vänersborg ingår i Vänerhamn AB som ägs till 90 procent av berörda kommuner. Därutöver finns de fem hamnarna i Åmål, Skoghäll, Gruvön, Mariestad och Hönsäter som också förser industrier med möjligheten till miljövänliga transporter till sjöss istället för på väg.

Det är idag sex rederier som bedriver lastfartygsverksamheten i Vänern, varav fyra är svenska, ett holländskt och ett danskt. Genom slussarna i Trollhättan passerar runt 2 700 lastfartyg varje år. Med draghjälp från EU är det mycket som talar för att Vänersjöfarten kan utvecklas ytterligare, eftersom EU:s transportpolitik prioriterar transportsystem med så liten miljöpåverkan som möjligt. Därför vill kommissionen öka satsningarna på transporter på vatten och järnväg.

EU förespråkar också fler samhällsekonomiska kalkyler när man räknar på godstransporter. Vägs det in miljöhänsyn, buller, trängsel och olycksrisker, står sig sjöfarten mycket bra. Ett konkret exempel är att många av de lastbilar som idag

trafikerar vägarna runt Vänern, inte minst riksväg 45, skulle försvinna om mer gods transporterades sjövägen.

Så kallade enhetslaster, det vill säga containers och trailers, är en växande marknad i hela världen, kan lätt lastas om till andra transportslag och olika kunders transporter kan samordnas. Det finns en potential i sea/river-trafik, med enhetslaster eller annat gods, till och från kanalsystemen i Europa.

Terminalerna runt Vänern har moderniserats och effektiviserats, så att gods lätt kan lastas om mellan transportslag. Alla hamnar klarar säkerhetsklassificeringen. Utvecklingen av it-baserade logistiksystem accelererar. Kort sagt, det är mycket som talar för en ljus framtid för Vänersjöfarten.

Vänerregionens Näringslivsråd, VNR, arbetar för att utveckla Vänersjöfarten och redan 2002 slöts en överenskommelse mellan intressenter i Vänerområdet. Regeringen har gett Sjöfartsverket, i nära samarbete med Trafikverket, uppdrag att analysera utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfarten i Sverige, identifiera hinder och föreslå åtgärder för att främja förutsättningarna. Redan 2013 gav Trafikverkets dåvarande utredning vid handen att en utvecklad Vänersjöfart är positiv för näringsliv, människa och miljö samt att en samhällsekonomisk lönsamhet uppnås genom konkurrenskraftiga inre vattenvägar.

På senare tid har avgiftssystem diskuterats för lots- och farleder där näringen som transporterar gods på sjön har reagerat kraftigt. Frågan har funnits länge om reparationer av slussarna i Trollhättan och funderingar kring Götaälvbron i Göteborg. Det kan vara läge för Sjöfartsverket och regeringen att ta ett helhetsgrepp kring sjöfarten i Vänerregionen då det handlar om jobb, företagande och miljövänliga transporter i området.

Penilla Gunther (KD)