

Enskild motion

Motion till riksdagen 2017/18:210

av **Lars Tysklind och Said Abdu (båda L)**

Slussleden i Trollhätte kanal

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra att Vänersjöfarten inte drabbas av avbrott på grund av att nya slussleden i Trollhätte kanal inte färdigställs förrän nuvarande slussars tekniska livslängd är slut, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera finansieringen av Vänersjöfarten och nya slussleden i Trollhätte kanal i den nationella planperioden för transportsystem 2018–2029 och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

För att uppnå klimatmålen måste utsläppen av växthusgaser minskas radikalt, och då inte minst inom transportsektorn. Miljömålsberedningen föreslog i sitt slutbetänkande i juni 2016 att utsläppen från inrikes transporter ska vara minst 70 % lägre 2030 än 2010. För att nå detta ambitiösa mål krävs naturligtvis effektiva ekonomiska styrmedel men även andra åtgärder.

Ser man det ur energisynpunkt är bästa sättet att transportera stora godsflöden på vatten, därefter kommer järnväg, sedan lastbilstrafik och sist flyg.

Sverige har med sina drygt 50 hamnar stora möjligheter att ytterligare utveckla och öka sjöfarten både inrikes och i Sveriges närområde. Detta bör dessutom kunna genomföras relativt snabbt.

Efter flera års arbete av alliansregeringen kom de grundläggande delarna av EU:s regelverk för inlandssjöfarten på plats i december 2014.

Genom lägre kostnader och regelförenkling kan införandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar få positiva effekter på godstransporter med fartyg på Göta älv, Vänern och Mälaren. Ökad inlandssjöfart leder till att transportinfrastrukturen på land avlastas och att det frigörs kapacitet så att den samlade godsvolymen får möjlighet att öka på ett miljömässigt hållbart sätt.

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.

I nuvarande regerings proposition 2016/17:21 ”Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling”, från oktober 2016, är också ett genomgående tema att långväga godstransporter ska flyttas från lastbil till tåg och sjöfart.

Mycket av sjöfartens infrastruktur finns redan på plats, men prioritering av ytterligare investeringar i våra inre vattenvägar måste göras. Det gäller inte minst en ny slussled i Trollhätte kanal, som är grundförutsättningen för fungerande Vänersjöfart. Det är absolut nödvändigt att planering, projektering och byggande genomförs i en sådan takt att den slussleden står färdig 2030, då nuvarande slussars tekniska livslängd beräknas vara definitivt slut.

Det är då både glädjande och oroväckande att ta del av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystem 2018–2029.

Naturligtvis är det glädjande att arbetet med att ersätta slussarna i Trollhätte kanal föreslås påbörjas under planperioden men direkt oroväckande att hela projektet inte ryms inom planperioden. Förslaget innebär att slutligt genomförande och finansiering ligger efter 2029. Risker är då uppenbara att nuvarande slussar måste tas ur bruk innan den nya slussleden är färdig, med avbrott i Vänersjöfarten som följd. Finansieringen av Vänersjöfarten och nya slussleden i Trollhätte kanal bör därför prioriteras i den nationella planperioden för transportsystem 2018–2029.

Lars Tysklind (L)

Said Abdu (L)