

Enskild motion

Motion till riksdagen 2016/17:2608

av **Daniel Bäckström och Fredrik Christensson (båda C)**

Slussar i Trollhättan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för att långsiktigt säkerställa och utveckla Vänersjöfarten samt om åtgärder för slussar i Trollhättan och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Vänern är med en yta på 5 650 kvadratkilometer Sveriges största insjö. Vänern är via Göta kanal förbunden med Kattegatt, och via Dalslands kanal i väster samt Säffle kanal i norr möjliggörs båttrafik till och från sjösystemen i Dalsland och Värmland.

När sjöfarten utvecklas är det positivt för näringsliv, människa och miljö. Med konkurrenskraftiga inre vattenvägar finns grundläggande förutsättningar för samhällsekonomiskt lönsamma investeringar och företagande.

Handelssjöfarten i Vänerstråket–Göta älv är en tusenårig tradition och har på ett betydande sätt medverkat till den regionala utvecklingen. Trafikverket har tillsammans med Region Värmland och Västra Götalandsregionen, Sjöfartsverket och Göteborgs stad genomfört en trafikslagsövergripande stråkstudie och åtgärdsvalsanalys av Göta älv och Vänerstråket. Utredningen utgör underlag inför Trafikverkets åtgärdsplanering 2014–2025 och för ett eventuellt beslut om att investera i nya slussar i Trollhätte kanal innan 2030.

Godsvolymererna inom handelssjöfarten var som störst under 1970- till 1990-talet, då frakterna uppgick till närmare 4 miljoner ton per år. Sedan 1990-talet har godsvolymererna stegvis avtagit och i dagsläget transporteras ca 1,9 miljoner ton per år med Vänersjöfarten. De branscher som idag utgör underlaget till nuvarande sjögods bedöms ha en stabil framtid och ökar enligt Trafikverkets prognos till år 2030 med ca 50 %, vilket även gäller för Vänersjöfarten.

Utredningen visar att det går att utveckla Vänersjöfarten och att det idag finns flera industrier som är helt beroende av sjöfarten. Ökade godsmängder inom Vänersjöfarten kan uppnås genom branschsamverkan, effektiva transportkedjor och väl fungerande

hamnar och terminaler, vilket i sin tur ger underlag som motiverar att göra investeringar i infrastruktur.

Utvecklingen i Europa är att sjötrafik på floder och längs kusterna ökar. Nya kanaler byggs vilket utvecklar det europeiska kanalnätverket. EU:s vitbok föreskriver att vägtransporter på sträckor kortare än 300 km successivt skall minska till förmån för järnvägs- och sjötransporter. Med tanke på framtida kapacitetsbegränsningar i järnvägsnätet och ökade miljöbelastningar i vägtrafiken är denna minskning nödvändig.

När godsvolymer blir större ger det lägre marginalkostnader och sjötransporten blir mer konkurrenskraftig, vilket möjliggörs med nya och större slussar i Trollhättan, anpassade till dagens fartyg i Europa. Konkurrenskraften gynnas också av att sjöfarten framöver kommer få mer miljövänliga bränslen.

Trollhätte kanal sträcker sig från Väneren till Göteborg och har en längd av 82 kilometer varav 10 kilometer är grävd och sprängd. Hastigheten i farleden är maximalt 10 knop och gångtiden är 15–16 timmar mellan Göteborg och Karlstad. Totalt har kanalen sex slussar, som kompenserar för de 44 meters nivåskillnad som råder mellan Väneren och Kattegatt. Utan speciell prövning tillåts maximalt ett djupgående på 4,7 meter hos passerande fartyg på grund av slussarna. Även fartygens bredd och längd begränsas av slussarnas mått.

Nuvarande slussar i Trollhättan togs i drift 1916 och beräknas vara uttjänta år 2030, vilket är fastslaget i Kapacitetsutredningen. Främsta orsaken till att den tekniska livslängden snart är passerad är den naturliga urlakningsprocessen som sker av cement i betong. Det finns således risker med en fortsatt drift.

Att inte investera innebär att leden stängs för handelssjöfart 2030. Detta skulle vara ett hårt slag för den regionala utvecklingen, för industriföretag och verksamheter som är beroende av sjöfarten. Landtransporter och miljöbelastning skulle öka med omkring 140 000 lastbilar och 1 500 tåg per år, som tillkommer i väg- respektive järnvägssystem. Nya slussar är alltså avgörande för att utveckla sjöfarten och näringslivet i regionerna runt Väneren och i Sveriges inland.

Region Värmland och Västra Götalandsregionen har gemensamt beställt en rapport om regionalekonomisk konsekvensanalys som kommer presenteras i Trollhättan 17 oktober 2016. Vi har fått indikationer på att denna studie kommer visa att det skulle bli förenat med betydligt högre kostnader att avstå från att investera i nya slussar än att bygga nya.

Det är därför mycket angeläget att beakta kommande slutsatser från åtgärdsvalsstudien och rapporten om den regionalekonomiska konsekvensanalysen och att frågan får hög prioritet i kommande inriktningsbeslut.

Daniel Bäckström (C)

Fredrik Christensson (C)