

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2017-05-29
Besvaras senast
2017-06-07 kl. 10.00

Till statsrådet Anna Johansson (S)

2016/17:1492 Potentialen i insjöfart

Ur miljö-, effektivitets- och kostnadsperspektiv är transport med fartyg ofta fördelaktigt. Exempelvis lastar ett fartyg som använder maximalt utrymme i Trollhätte kanals slussar lika mycket som fem godståg – eller 135 lastbilar. Skulle Vänersjöfarten försvinna behövs ytterligare 140 000 lastbilar och 1 500 tåg varje år, på vägar och järnvägar.

Insjötrafiken i Sverige har haft och kommer att fortsatt ha en viktig roll. Sjötrafiken har därtill potential att växa och bli en än mer naturlig del av Sveriges transportmedel. Rimliga förutsättningar för tillväxt inom sektorn är nödvändiga, men långt från säkrade.

Varje år fraktas 1,9 miljoner ton gods med fartyg till och från hamnarna vid Vänern, som är Sveriges största sjö men bara en av de viktiga transportlederna på insjö. I Trafikverkets slutrapport om Göta älv och Vänerstråket gör man prognosen att godstransporterna på Vänern kommer fortsätta att öka fram till 2030.

Trots dessa goda framtidsutsikter har det beslutats om en ny lågbro över Göta älv i Göteborg och de gamla slussarna i Trollhättan, som hotar framtiden för den viktiga Vänersjöfarten. Kommuner runt Vänern, Sjöfartsverket med flera har överklagat tillståndet för bron, som riskerar att hindra den viktiga insjötrafiken på Göta älv och Vänern.

Därtill hotas redan nu insjötrafiken av explosionsartade avgiftshöjningar.

En höjning av avgifter och kostnader som inte står i proportion till de 148 procent som föreslagits, och utan någon som helst konsekvens- och rimlighetsanalys, är inte att bejaka framtidens insjötrafik.

Tyvär har uppdraget till Sjöfartsverket redan från början fått fel ingångar. Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell behandlar både farleds- och lotsavgifter, men trafikanalysen innefattar bara farledsavgifter. För Vänern och Mälaren är den största avgiftshöjningen inom lotsavgifter och inte i farledsavgifter. Det leder ju såklart till att det blir väldigt missvisande när ansvarig myndighet enbart blickar åt ett håll. Det är inte en konsekvensanalys som håller måttet.

Sjöfarten är en viktig resurs för näringslivet runt Vänern. Gods som

transporteras på sjön medverkar till att kraftigt avlasta väg- och järnvägsnätet i regioner runt Vänern och bidrar till en bättre miljö. Om godset flyttar från sjö till lastbil blir det en miljömässig försämring. Sjöfarten är dessutom av avgörande betydelse för tillväxt och jobb i Vänerområdet.

Om regeringen menar allvar med orden att ta tillvara potentialen i sjöfarten handlar det om att gå från ord till handling, och då behöver man göra om och göra rätt. Annars riskeras den så viktiga insjöfarten!

Mot bakgrund av ovanstående vill jag fråga ansvarigt statsråd Anna Johansson:

Vilka konkreta åtgärder och förslag avser statsrådet och regeringen att vidta för att göra om och göra rätt så att alla delar som påverkar insjöfartens avgifter blir lika delar i den konsekvensutredning som ska ligga till grund för framtida beslut om avgifter?

.....

Cecilia Widegren (M)

Överlämnas enligt uppdrag

Lisa Gunnfors