

Enskild motion

## Motion till riksdagen 2017/18:2749

av **Karin Svensson Smith (MP)**

# Pråmar kan avlasta vägnätet från vägtransporter

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om differentierade farledsavgifter som premierar investeringar och drift som bidrar till minskad klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att oljetankrar och kryssningsfartyg bör få en högre farledsavgift där merintäkterna används för att ge rabatt till mindre rederier och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska tillämpa ett regelverk för kust- och insjöfart som utnyttjar dess potential till att minska oljeberoende och trängsel i storstadsregionernas vägnät och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ersätta en obligatorisk lotsplikt med en säkerhetsmotiverad lotsanvändning och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Regeringens mål är att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. För att klara klimatomställningen i tid behövs både byte av bränsle och byte av transportslag. Därför har regeringen som målsättning att långväga godstransporter ska flytta från lastbil till sjöfart och räls. Sjöfart och järnväg är synnerligen energieffektiva för godstransporter jämfört med vägalternativet. Vattenvägen är mycket billig i anläggning och underhåll jämfört med all landinfrastruktur. Att nyttja denna infrastruktur bättre i stället för att vidga vägsystemet är således en kombination av ansvarsfull ekonomisk hushållning och kraftfull klimatpolitik.

Sverige har 52 hamnar och EU:s längsta kuststräcka med potential för ökad sjöfart. Ändå går bara 3 % av de inhemska godstransporterna på vatten. Detta kan jämföras med 47 % i Nederländerna, 29 % i Rumänien och 27,5 % i Bulgarien. I London fraktas

papper via pråm på Themsen motsvarande 8 750 lastbilstransporter per år. 400 000 l diesel sparades in i Lyon genom att byggavfall fraktades med pråm i stället för lastbil. En enda pråm kan ersätta 60–70 lastbilstransporter om lasten är 1 000 ton grus eller sten. Detta är något som ständigt nyttjas på kontinenten, där floder, älvar och sjöar är välanvända transportleder. Sverige ligger efter i detta avseende, men kan lära från andra länders exempel.

## Anpassa inre vattenvägsregler för pråmtrafik

Riksdagens trafikutskott har påtalat att ”Det är viktigt att i görligaste mån undvika att Sverige inför strängare regler än vad övriga EU-medlemsstater.” TU 2014/15 och 2015/16 Det som kan möjliggöra pråmtrafik är om bemannings- och behörighetsregler samt fartområden gör att de blir konkurrenskraftiga med landtransporter ur ett ekonomiskt perspektiv. En orsak till avsaknaden av pråmar är märkligt valda geografiska zoner för klassning av inre vattenvägar. Man måste i detta fall tänka i termer av stråk. Inte ens hela hamnområdet i Göteborg är klassat som en inre vattenväg. Pråmtrafik i Göta Älv försvåras till exempel kraftigt av att alla fartyg som passerar Götaälvsbron ut mot havet – det vill säga mitt i hamnen – måste leva upp till kraven på en atlantångare. På vägen är det en självklarhet att åkeriet och föraren inte kan trafikera alla vägar 24 timmar om dygnet, 7 dagar i veckan. Gör man det på en väg som blivit ofarbar till följd av nederbörd, tjälskott eller liknande utsätter man såväl fordon som förare för risker. Åkeriet/föraren måste antas vara kompetent att själv avgöra om risktagandet är för stort. Det finns ingen anledning att tro att en redare och en kapten fungerar på annat sätt. Är vattenvägen inte framkomlig till följd av vädermässiga orsaker så ställs resan in. Att klassa en vattenväg utifrån ett absolut värsta fall scenario är ett ineffektivt sätt att utnyttja sjöfartens potential.

## Säkerhetsmotiverad lots i stället för en generell lotsplikt

Ett annat regelverk som behöver moderniseras är kraven på lotsplikt. Denna plikt tillkom för 30 år sedan och sedan dess har mycket hänt rent tekniskt sätt med exempelvis elektroniska sjökort.

## ECO-bonus

Italien har fått EU-godkänt för ett ECO-bonussystem till vägtransporter mot sjöfart. Valet att skicka gods med lastbil beror både på kostnad och vana. I bland annat Italien har ett stödsystem kallat ECO-bonus införts med syfte att få transportköpare att öppna ögonen för att sjöfarten kan vara ett alternativ. På sträckor där överflyttningspotentialen är stor betalar staten mellanskillnaden när transportköpare nyttjar sjöfart istället för lastbil. Den långsiktiga ambitionen är att åstadkomma en beteendeförändring och göra den inhemska sjöfarten mer konkurrenskraftig.

Ett sådant stöd kan också vara ett alternativ till vägutbyggnad. E6:ans trafikstockningar längs hela västkusten behöver jag knappast beskriva. I exempelvis Skåne pågår ett intensivt lobbyarbete för en utbyggnad mellan Malmö och Helsingborg. Men det som skapar trängseln är till stor del lastbilarna, och i Skåne är 78 % av lastbilarna transittrafik som mycket väl skulle kunna utföras med annat färdmedel.

Egentligen finns det ingen anledning för last från Travemünde att lasta av redan i Trelleborg, det kan lika gärna gå till sjöss hela vägen till Göteborg eller Oslo och spara kapacitet i vägnätet. Ett ECO-bonusstöd kan bidra till detta. Därför är det utmärkt att den senast avlämnade budgetpropositionen innehåller ett ECO-bonusstöd.

## Farledsavgifter

Transportsektorns utmaningar löses genom en kombination av många satsningar. En offensiv järnvägspolitik med nya stambanor för höghastighetståg som grund måste kombineras med satsningar på gång och cykling, biodrivmedel och många fler komponenter. Sjöfarten måste ses ur en helhet, där den erbjuder oerhört energieffektiva godstransporter. Men det innebär inte att sjöfarten går utan ansvar. Tryck måste finnas på att rederier går före med både flytande gas och elektrifiering, samtidigt bör de rederier som gör det också belönas. Den utredning Trafikanalys har gjort angående konsekvenser av det nya farledssystem som träder i kraft 1/1 2018 underbygger de krav på förändringar som ställs i motionen.

## Avlasta vägnätet

Bland de största varugrupperna i Stockholms län utgör jord, sten, grus och sand 51 %. Mycket talar för att samma gäller storstäder med en stor byggnation. 97 % av allt gods som kommer till Malmö och Trelleborg fortsätter därifrån med lastbil. 4 av 5 lastbilar i Skåne är transittrafik med varken start eller mål i Skåne. Med det regelverk som används i Nederländerna och andra EU-länder samt rättvisa ekonomiska villkor skulle vägnätet kanske kunna avlastas från hälften av det gods som i dag lastas om till lastbil i hamnarna. Omställning till effektiva kombinationer av väg, järnväg och sjöfart är en förutsättning för att Sverige ska kunna ta sig ur oljeberoendet.

*Karin Svensson Smith (MP)*