

Enskild motion

Motion till riksdagen 2016/17:28

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

Inlandssjöfarten

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att överföra godstrafik från väg till båt och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det vid införandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar ska finnas så få svenska särregler som möjligt och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra inre vattenvägar som Göta älv, Trollhätte kanal, Vänern och Mälaren 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.

För att framgångsrikt kunna minska utsläppen bör därför så mycket godstrafik som möjligt föras över från lastbil till järnväg och båt. En sådan utveckling har klart stöd i dagens arbetssätt med förutsättningslös transportövergripande analys för att ta fram effektivaste transportsätt i varje enskilt fall.

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 den samlade godsvolymen får möjlighet att öka på ett miljömässigt hållbart sätt.

Ett vanligt Vänerfartyg motsvarar 100 långtradare eller 75 järnvägsagnar. Fyra fartyg på Göta älv varje vardagsdygn motsvarar med andra ord 400 långtradare eller 15 långa tåg.

För att inre sjöfart ska kunna utvecklas måste den dock vara konkurrenskraftig jämfört med övriga trafikslag. Tyvärr har inte vidtagna regelförändringar ännu gett önskat resultat i form av ökad inlandssjöfart. Regeringen gav därför i februari 2016 Sjöfartsverket i uppdrag att i nära samarbete med Trafikverket analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfarten och kustsjöfarten i Sverige. I uppdraget ingår att identifiera eventuella hinder mot en utveckling samt vid behov föreslå åtgärder i syfte att främja förutsättningarna för sjöfartens gods- och persontransporter. Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2016.

Detta är naturligtvis bra, men helt avgörande för en positiv utveckling av inlandssjöfarten är att regelverket innehåller så få svenska särregler som möjligt och det måste vara den absoluta utgångspunkten i kommande beslut.

Detta måste självfallet ske utan att sjösäkerheten på något sätt äventyras. Det är inte minst viktigt med tanke på att våra inre vattenvägar också är vattentäcker för ett stort antal människor. (Mälaren förser cirka två miljoner människor med råvatten, Göta älv är råvattentäckt för Göteborg och Vänerb betjänar många orter kring sjön.)

Mycket av sjöfartens infrastruktur finns redan på plats, men planering måste nu ske för ytterligare investeringar i våra inre vattenvägar. Det gäller inte minst nya slussar i Trollhätte kanal och det är absolut nödvändigt att planeringsprocessen för detta genomförs så snart som möjligt.

En annan förutsättning är att infrastrukturen, i form av järnvägar och vägar, kopplade till hamnarna, ger en effektiv övergång från sjöfart till landtransport. Stora godsvolymer kan då transporteras på fartyg med minimal energiåtgång.

Lars Tysklind (L)

Said Abdu (L)