

# Vänerhamn pressas av höjda avgifter: “Vi kommer inte kunna konkurrera”

TRANSPORT

PUBLICERAD: 2021-01-28 20:00



Vänerhamn bjöd in två riksdagsledamöter för att få förståelse för vad de skenande lots- och farledsavgifterna kan leda till. "De blir omöjligt för oss att konkurrera", menar vd:n Göran Lidström.

FOTO: HP SKOGLUND

**Vänerhamn har klarat sig bra under pandemin – men ovädersmoln saknas inte på horisonten. Det enskilt största problemet: lots- och farledsavgifterna.**

**– De höjdes 2018 med 70 – 110 procent, men nu vill Sjöfartsverket höja rejält igen. Det är provocerande, menar vd:n Göran Lidström.**

Vänerhamn AB driver hamnarna runt om i Väner och hanterar cirka 1,5 miljoner ton sjögods årligen. En siffra som var klart högre för ett par årtionden sedan, men de senaste åren har besluten gått i rätt riktning.

Slussarna i Trollhättan kommer att byggas om kring 2030, vilket säkrar Vänersjöfarten för framtiden. Politiskt finns också en uttalad ambition att flytta över transporter från vägarna till sjöfartslederna. Inte minst av miljöskäl.

I realiteten ser det dock dystrare ut, konstaterar Vänerhamns ledning:

– Det är självklart jättebra att slussfrågan avgjorts, men det motverkas av de statliga avgiftssystemen. Vi tappar helt enkelt möjligheten att konkurrera. Vägarna och järnvägarna har inga liknande pålagor, säger Göran Lidström.

Han syftar på den nya avgiftsmodell som infördes 2018, och som för Vänerhamn innebar att lots- och farledsavgifterna höjdes med 70 – 110 procent. Trenden har fortsatt, och inför 2021 är förslaget plus 10 procent på lotsarna och 4,3 procent på farlederna.

Enbart lotskostnaden för en enda båt från Göteborg upp till Vänern och tillbaka till Göteborg – sammanlagt cirka 35 timmars jobb – ligger redan i dag på 60 000 – 80 000 kronor.

– Vi tittade nyligen på några båtar som angjorde Kristinehamn, Otterbäcken och Lidköping. Avgifterna för lots och farled låg på 40-60 procent av totalkostnaden – alltså inkluderat lastning och lossning, spedition och klarering, magasinshyror och så vidare. Det är inte rimligt, menar Lidström.



Lars Mejern Larsson (S) tycker det rimmar illa med å ena sidan satsningar som ska gynna sjöfarten och å andra sidan kraftigt ökade statliga avgifter.  
FOTO: HP SKOGLUND

Han och de båda styrelserepresentanterna, Ola Sundgren och Lars Andersson, poängterar att det även utöver de saltade avgifterna finns tillräckligt med hål att fylla. Exempelvis behöver kajerna i de olika hamnarna åtgärdas inför de större kranar som krävs när Trollhättan-slussarna breddats och större fraktfartyg släpps fram.

– Och alla brobyggen nere i Göteborg ger mellan en och två månaders totalstopp varje år. Det får vi ingen ersättning för, till skillnad från när de är planerade stopp för järnvägen.

Inbjudna till torsdagens träff vid Värmlandskajen i Karlstad är även riksdagsledamöterna Daniel Bäckström (C) och Lars Mejern Larsson (S). De höjer förvånat på ögonbrynen.

– Det här rimmar ju oerhört illa med de beslut som vi nyligen varit med och fattat och med de klimatmål som vi satt upp. Där är ju tanken att underlätta för att mer gods ska kunna fraktas via sjöfart. Med de här avgifterna blir ju effekten raka motsatsen, konstaterar Lars Mejern Larsson.

– Det här är något som behöver lyftas hela vägen till den ansvarige ministern Tomas Eneroth, säger Daniel Bäckström.

VF har erbjudit Sjöfartsverket möjlighet att kommentera. Via mejl skickade kommunikationschefen Fredrik Nordenslätt följande uttalande:

– När det gäller avgiftsmodellen i sin helhet så är det flera stora frågor som vi har att arbeta med och som vi gärna för dialog kring. Det gäller både modellens finansieringsförmåga av de tjänster vi tillhandahåller, såväl som hur den kan främja miljövänlig sjöfart och överflyttning av gods från land till sjö. För en annan typ av finansiering av Sjöfartsverket krävs en annan typ av finansieringsmodell. Det i sin tur är ett politiskt beslut.

Ur Värmlands Folkblad 2021-01-28