Motion

1975/76: 1544

av herr Hallgren m. fl.
om vidareutveckling av godstransporter på kanaler, m. m.

Vänsterpartiet kommunisterna har i ett flertal riksdagsmotioner påtalat nödvändigheten av en större samhällelig satsning på sjöfartens område.

Kostnadsmässigt är sjötransporter vida överlägsna andra trafikgrenar. I hamnutredningens betänkande (SOU 1971: 63) redovisas vilka besparingar som kan göras vid året-runt-sjöfart i Bottenviken för fyra stora företag med stora transportbehov. Besparingen, om hamnarna gjordes farbara under den relativt korta tid som de nu inte kan trafikeras på grund av ishinder, skulle enligt utredningen för år 1974 bli omkring 35 miljoner kronor. Bara det är ett tydligt bevis för att sjötransporter från ekonomisk synpunkt är vida överlägsna andra transportmedel. Enligt gjorda beräkningar är exempelvis lastbilstransporter tre gånger dyrare är normala sjötransporter.

Från miljösynpunkt är sjötransporter också överlägsna andra godstransporter, exempelvis lastbilstransporter. Det är ganska vanligt att "långtradare" som nattetid kör genom tätbebyggda samhällen och städer utgör ett störande moment och ett allvarligt bullerproblem för de boende. Även luftföroreningar i form av dieselavgaser är till förfång för allmänheten.

Sådana transporter skulle i många fall med fördel kunna utföras sjöledes. Så kunde exempelvis ske med mycket gods från industrierna runt Vänern till Göteborg. Även andra inre vattenvägar kan utvecklas för en högre nyttjandegrad än hittills.

Ett utvecklat system med moderna pråmar för godstransporter på kanaler, insjöar och vissa kuststräckor som lämpar sig för sådan trafik skulle skära ned fraktkostnaderna väsentligt. Det måste anses ytterst värdefullt från allmän samhällelig synpunkt med en större satsning på sådana godstransporter.

Enligt gjorda beräkningar ligger exempelvis Göta kanals kapacitet på en trafikvolym som motsvarar 330 fullastade "långtradare" om dygnet. För att ytterligare understryka behovet av en ökad satsning på sjöfarten i här anfört avseende kan hänvisas till de framtidsprognoser som vissa företag gjort beträffande transporter.

Zinkgruvorna i Ammeberg räknar med en kapacitetsökning de närmaste tio åren med ca 100 000 ton om året. Hammars bruk förutser också ett ökat behov av kanaltransporter med ca 60 000 ton per år.

Skeppningen av trävaror från Vätternhamnarna till kontinenten väntas öka till över 100 000 kubikmeter årligen. Aspa Bruk kalkylerar med

en produktionsökning med ca 60 000 ton eller mer per år. Därtill bör också läggas en direktimport till storföretag i berörda regioner av exempelvis olja och vissa råvaror, som lågt räknat kan röra sig om ca 100 000 ton årligen. Dessa prognoser gjordes 1973—1974 och kan naturligtvis ifrågasättas. Det bör dock påpekas att företagen kalkylerat för en ganska lång tid framöver — i vissa fall tio år.

Från energibesparingssynpunkt är också sjötransporter att föredra framför landsvägstransporter. Ett mindre fartyg med en lastkapacitet på 800—1 000 ton kan på en resa ersätta 40—50 fullastade "långtradare". En kraftig minskning av den tyngre lastbilstransporten är sålunda möjlig genom ett bättre utnyttjande av de inre vattenvägarna. Men det fordras då att det sker en väsentligt större satsning i detta avseende från samhällets sida. Samhällsekonomiskt är detta att föredra.

Härigenom skulle behovet av investeringar i motorvägar och det övriga vägnätet avsevärt minska. Underhållskostnaderna för vägnätet i sin helhet blir heller inte så omfattande genom minskat slitage.

En annan icke oväsentlig fördel som detta för med sig är att trafikolycksfallsriskerna på våra vägar skulle minska. Det är inte ovanligt att tunga lastbilar är inblandade i allvarliga trafikolyckor.

Miljöriskerna med landsvägstransporter av farligt gods är också avsevärt större än vid sjötransporter. Alltför ofta förekommer det bilhaverier med laster av vådliga och giftiga ämnen som vållar stora skador. I vissa fall har hela samhällen hotats av förgiftning genom att grundvattnet skadats.

Som tidigare anförts är både buller och luftföroreningar stora problem för befolkningen i de orter som trafikeras av den tyngre lastbilstrafiken. Allmänheten utsätts också för onödigt stora risker för trafikolycksfall och miljöskador. Dessa problem skulle starkt reduceras om godstransporterna i större utsträckning skedde sjöledes.

Riksdagen bör i anledning av det anförda besluta att tillsätta en utredning som får direktiv att skyndsamt utreda möjligheterna till en ökad satsning och vidareutveckling av kustsjöfarten, kanaler och övriga inre vattenvägar samt möjligheterna att utveckla prämtransporter på kanaler, insjöar och vissa för sådan trafik lämpliga kuststräckor.

Med hänvisning till det anförda föreslås

att riksdagen med instämmande i motionens syfte hemställer hos regeringen att skyndsamt utreda frågan om möjligheterna till en ökad satsning och vidareutveckling av godstransporter på kanaler och andra inre vattenvägar samt i kustsjöfarten.

Stockholm den 24 januari 1976

KARL HALLGREN (vpk)

TORE CLAESON (vpk) NILS BERNDTSON (vpk)

JOHN MAGNUSSON (vpk)

i Kristinehamn