

Motion

1978/79:970

av Oswald Söderqvist och Tore Claeson om utredning rörande sjöfarten till Uppsala och Enköping

Den trafikpolitik som inleddes med 1963 års beslut innebar att bilismen prioriterades på alla andra trafikgrenars bekostnad. De som beslutade den gången levde med 1950-talets utvecklingsoptimism som grund för sina bedömningar, en grund som förutsatte fortsatt, flödande oljeimport till billigt pris. De tänkte sig också Sverige som ett framtida bilsamhälle, genomkorsat av motorvägar både inom och utanför städer och samhällen, allt enligt USA-modell. De som var kritiska spjånade emot förgäves; man kan inte rida spärr mot utvecklingen, och bilsamhället har kommit för att stanna, det var de vanligaste argumenten. Nu, 15 år senare, kan vi se att kritiken var befogad, och vi kan glädjande nog också konstatera ett omtänkande på så gott som alla håll. Det finns alltså all anledning att gå vidare och undersöka möjligheterna till bättre och billigare transporter på alla områden där det är möjligt.

De trafikgrenar som drabbades hårdast av 1963 års beslut var järnvägarna och den inrikes sjöfarten. Det första området skall inte beröras här, vpk har tidigare i motioner till riksdagen utförligt behandlat den frågan. När det gäller den inrikes sjöfarten har partiet i sin trafikpolitiska motion 1977/78:1607 anfört följande:

I en samhällelig styrning och planering av trafikpolitiken måste större vikt läggas vid sjötransporter än hittills. I ett flertal andra länder satsar man i avsevärt mycket större utsträckning på sjötransporter än vad som sker i Sverige. Man har i stora delar av Europa, såväl i väst som i de socialistiska länderna, gjort stora investeringar för att bibehålla och utveckla de inre vattenvägarna och kustsjöfarten. Satsningarna fortsätter också som en följd av de goda erfarenheter man har gjort. Härigenom har det mindre och medelstora tonnage fått ett underlag för sin verksamhet och en möjlighet att överleva. Antalet arbetstillfällen har inte bara bibehållits utan också ökats. Man har kunnat påvisa klara samhällsekonomiska vinster. Det finns ingen anledning att tro att effekterna av en större upprustning och utökning av de inre vattenvägarna och kustsjöfarten i vårt land skulle leda till sämre resultat.

Sjötransporter är överlägsna andra transportsätt ur flera olika synpunkter. Kostnadsmässigt är sjötransporter överlägsna alla andra transportgrenar. Kostnaderna per tonkilometer är ca 3 öre vid sjötransport, 10 öre vid järnvägstransport och 16 öre vid landsvägstransport.

Också ur miljösynpunkt är det fördelaktigt att använda vattenvägar. Ett enda fartyg med en lastkapacitet på 800-1 000 ton kan ersätta 40-50 20-tonns lastbilar. Att den tunga lastbilstrafiken utgör ett vida större miljöproblem än både sjötransporter och transporter på järnväg står utom allt tvivel. Man behöver bara nämna bullerproblemen och luftföroreningarna. Både sjötrafik och järnväg är också att föredra ur energisynpunkt.

Ett utvecklat system med moderna pråmar och lämpligt anpassat övrigt tonnage, såsom mindre containerfartyg och tank- och bulkfartyg på kanaler, insjöar och vissa kuststräckor, som lämpar sig för sådan trafik, skulle skära ner fraktkostnaderna betydligt. Det måste anses vara ytterst värdefullt från allmän samhällelig synpunkt med en större satsning på godstransporter sjöledes.

Man kan heller inte bortse från de trafiksäkerhetsproblem som är förknippade med den tyngre landsvägstrafiken. Det förekommer ofta att lastbilar med tunga laster råkar ut för haverier och trafikolyckor med omfattande personskador och stora materiella förluster som följd. Landsvägs-transporter av farliga laster utgör också ett hot mot miljön i allmänhet. Ett haveri med en last av giftiga ämnen kan få katastrofala följder för hela samhällen, exempelvis genom att grundvattnet skadas. Många av dessa riskmoment på trafikområdet kan elimineras eller starkt reduceras om transportererna i stället sker sjöledes.

En annan synpunkt som kan anföras är de regional- och sysselsättningspolitiska effekter en utökad sjöfart på landets kanaler och insjöar kan föra med sig. För att sjöfart på kanaler och insjöar samt viss kustsjöfart skall bli lönsam och utgöra ett alternativ till landtransport måste verksamheten drivas rationellt och efter moderna metoder. För det krävs det i första hand att befintliga kanaler rustas upp och fördjupas. Kanal- och insjöhamnar måste få erforderlig modernisering så att containerfartyg, roll-on-roll-off- och andra specialfartyg kan betjänas på ett rationellt sätt. Det är också av stor vikt att samhället till stora delar handhar och äger anläggningarna och fartygen. Sanerings- och upprustningsarbetena kan med fördel utföras som beredskapsarbeten, vilka skulle ge många arbetslösa arbete. Riksdagen bör klart uttala nödvändigheten av att en upprustning av kanaler och övriga inre vattenvägar med det snaraste igångsätts efter nödvändig utredning.

Den upprustning av sjöleden in i Mälaren som nyligen genomförts och som i första hand kommit städer som Västerås och Köping till del stämmer väl överens med de uppfattningar som vpk framförde i den ovan citerade motionen. Uppland, som också är ett Mäljarlandskap, har av geografiska och därmed ekonomiska skäl kommit åt sidan i denna utveckling. Sett i ett längre perspektiv och med hänsyn till de kostnads- och säkerhetsskäl som alltmer talar till insjöfartens fördel är det emellertid realistiskt att också tänka sig en utbyggnad av hamnarna i Uppsala och Enköping. Rätt lokaliserade vid de vikar av Mälaren som går upp till resp. städer kan sådana anläggningar i framtiden få en stor betydelse ur transportsynpunkt. När det gäller leden in till Uppsala är det framför allt passagera vid Stäket och Erikssund som fordrar stora arbeten. En upprustning av leden får också betydelse för Sigtuna kommun. Det kan sägas att sjöfarten i detta område nu är blygsam och att kostnaderna för att öka den till större och flera fartyg än de små skutor som nu trots allt trafikerar leden kommer att bli höga. Men det är en framtidssatsning som kommer att löna sig och som kommer att skapa mängder av arbetstillfällen under utbyggnadstiden och även efteråt. De AMS-medel och kommunala beredskapspengar som nu satsas av de berörda kommunerna för att hålla de arbetslösa sysselsatta kunde här användas på ett bättre sätt.

Med hänvisning till det anförda föreslås

att riksdagen hos regeringen hemställer om en utredning om
utbyggnad av sjöfartslederna till Uppsala och Enköping.

Stockholm den 24 januari 1979

OSWALD SÖDERQVIST (vpk)

TORE CLAESON (vpk)