

Motion

1976/77: 1484

av herr Werner m. fl.

med anledning av propositionen 1976/77:66 om upprustning av Göta kanal, m. m.

Sammanfattning. I motionen föreslås en utbyggnad av Göta kanals västgötadel enligt alternativet 1 500 å 1 600 ton lastförmåga och att denna utbyggnad snarast bör följas av en utbyggnad av kanalens östgötadel. Beträffande huvudmannaskapet föreslås riksdagen uttala sig för statligt huvudmannaskap och för att all kanalbolaget tillhörig egendom bör övergå i statlig ägo.

I en trafikpolitisk motion (1976/77:1208) till årets riksmöte har vänsterpartiet kommunisterna utförligt utvecklat synpunkter på bl. a. den inre sjöfarten. I motionen hävdas att större vikt bör läggas vid sjötransporter än hittills och pekas på fördelarna med en ökad satsning på kanaltrafiken. Transportekonomi, miljö, trafiksäkerhet etc. hör till dessa fördelar. En utökad trafik på landets kanaler och insjöar bör också tillmätas betydelse för sysselsättning och utveckling i vissa regioner. Frågan om Göta kanal bör ses i detta sammanhang.

I tidigare motioner har från vänsterpartiet kommunisterna utvecklats kritik mot att de utredningar som företagits rörande Göta kanal i alltför hög grad begränsats till att studera kanalens skick och utifrån nuläget söka framräkna transportekonomiska och andra effekter av olika åtgärder. Någon verklig genomlysning av kanaltrafikens betydelse i samhällsekonomisk, regionalpolitisk, sysselsättningspolitisk och miljöpolitisk mening har inte företagits. Tvärtom har hela tiden en nedläggning av kanalen funnits med som alternativ.

I motionen 1975/76:1526 (vpk) förordades en utbyggnad av Göta kanals västgötadel och att denna utbyggnad skulle följas av en utbyggnad av östgötadeln. En utbyggnad av östgötadeln har tidigare förordats i motionen 1972:709 (vpk). Vi anser fortfarande att en utbyggnad av kanalen snarast bör komma till stånd.

Den i propositionen 1976/77:66 föreslagna upprustningen av kanalen måste anses vara en alltför begränsad åtgärd. Den angivna målsättningen att slå vakt om de värden kanalen har som byggnadsminnesmärke och turistled innebär att kanalens roll i andra avseenden fortfarande förbises. Upprustningen utgör ingen garanti för kanalens fortsatta existens. Nedläggningsshotet kommer att kvarstå, även om det tills vidare skjuts på framtiden. Propositionen tar ej hänsyn till de vägande skäl för en utbyggnad som anförts

av flera remissinstanser. Ej heller beaktas att riksdagen vid två tillfällen, 1972 och 1973, som sin mening anförde att alternativet med utbyggnad av kanalen för trafik med större båtar ingående bör provas. Den uppfattning som framförs i propositionen att en utbyggnad av kanalen skulle kräva så stora resursinsatser att dessa inte står i rimlig proportion till den samhällsekonomiska nytta som utbyggnaden skulle ge är inte särskilt väl underbyggd, bl. a. med hänsyn till kostnaderna för vägbyggnationer etc.

Det är angeläget att snara åtgärder kommer till stånd. Utredningar har företagits, och nu återstår de politiska bedömningarna, varvid den helhetssyn som vi påtalat bör vara bestämmande. Enligt vår mening bör därför riksdagen besluta om en utbyggnad av Göta kanals västgötadel enligt alternativet 1 500 å 1 600 ton lastförmåga och samtidigt uttala sig för en utbyggnad av kanalens östgötadel.

Föredragande statsråd anser att frågan om en eventuell utbyggnad av kanalens västgötadel liksom frågan om förutsättningarna för en utbyggnad även av östgötaleden bör provas på regional nivå av berörda landsting och kommuner. Detta skulle innebära att statsmakterna skjuter ifrån sig problemen och kan därför inte godtas. En utbyggnad av Göta kanal måste anses vara en statlig angelägenhet.

Beträffande ägandeförhållandena bör staten överta kanaldriften, vilket också förordades i motionen 1975/76:1526 (vpk). Även kanalbolaget har förklarat sig intresserat av statligt huvudmannaskap för kanaldriften. Kanalen och vissa tillgångar skulle överlämnas till staten utan ersättning. Vissa tillgångar, främst skogsfastigheter, vilka förvärvats av kanalbolaget för över-skottsmedel vid driften av kanalen skulle dock ej ingå. Inför de förestående överläggningarna bör riksdagen uttala att all egendom tillhörig kanalbolaget bör övergå i statlig ägo.

I propositionen förutsätts att överväganden om huvudmannaskapet skall ske med bl. a. berörda landsting. Försök att övervältra ansvaret från staten till landstingen kan inte godtas. Ett statligt huvudmannaskap för kanalen underlättar en samlad bedömning av kanaldriftens samhällsekonomiska betydelse och ger erforderliga resurser för utbyggnad och underhåll. Kanaltrafiken måste liksom vägar och järnvägar utgöra en del av det totala trafiksystemet. Riksdagen bör uttala sig för statligt huvudmannaskap.

Med hänvisning till det anförda föreslås

1. att riksdagen beslutar om utbyggnad av Göta kanals västgötadel enligt alternativet 1 500 å 1 600 ton lastförmåga,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att en utbyggnad av Göta kanals östgötadel snarast bör komma till stånd.

3. att riksdagen uttalar sig för statligt huvudmannaskap för Göta kanal och för att all kanalbolaget tillhörig egendom bör övergå i statlig ägo.

Stockholm den 25 mars 1977

LARS WERNER (vpk)

EIVOR MARKLUND (vpk)

NILS BERNDTSON (vpk)

JÖRN SVENSSON (vpk)

i Malmö

C.-H. HERMANSSON (vpk)

KARIN NORDLANDER (vpk)