

Motion

1975/76: 1524

av fru André m. fl.

om utbyggnad av Göta kanals västgötadel

Insjöfarten spelar en allt större roll för transporter på den europeiska kontinenten och i USA. Erfarenheterna av en utbyggd kanaltrafik har varit mycket positiv, och utbyggnaden av de inre vattenvägarna har regelmässigt givit långt större effekt från transport- och lokaliseringssynpunkter än vad som kunnat förutses i bakomliggande prognoser. Mot denna bakgrund anser vi att insjöfarten i Sverige, med långa avstånd och gles befolkning, borde vara ett realistiskt alternativ till landsvägs- och järnvägstransporter. Vad vi behöver är ett komplett nät av bilvägar, järnvägar och vattenvägar, som förenas i moderna hamnar.

Under hösten 1975 avslutades arbetet med fördjupning av Trollhätte kanal. Godskvantiteten på denna kanal förväntas öka från ca 4,3 miljoner ton år 1975 till ca 5 miljoner ton år 1980. Totalt har moderniseringen kostat 300 milj. kr. Den satsning som här skett innebär dock att verklig konkurrenskraft uppnås först när Göta kanal byggs ut mellan Vänern och Vättern. Vänerkusten har kommit att betraktas som en förlängning av västkusten. Det vore naturligt att utvidga detta begrepp till att även omfatta Vätterregionen. Självklart borde landets två största sjöar ha ändamålsenliga vattenförbindelser med västkusten.

Frågan om utbyggnad av Göta kanal har varit föremål för ett stort antal utredningar. Senast 1973 begärde riksdagen att en förnyad, ingående prövning skulle ske i frågan beträffande utbyggnad av kanalens västgötadel. Utredningen har den 14 mars 1975 avgett betänkandet Utredning om utbyggnad av Göta kanals västgötadel (Ds K 1975: 3). Ett alternativ som behandlats är en utbyggnad av västgötadeln till 4,2 m djupgående. Utredningen har dock inte funnit tillräckliga skäl föreligga för en utbyggnad av kanalen ur vare sig företagsekonomiska eller samhällsekonomiska aspekter.

Remissbehandlingen av kanalutredningen visar att man på regional- och kommunal nivå gemensamt sluter upp kring kravet på en utbyggnad. Bland övriga remissinstanser kan nämnas Föreningen för Inre vattenvägar (FIV) som genom egna kalkyler tillfört debatten om Göta kanals framtid nya aspekter. I remissvar över kanalutredningen riktar FIV allvarlig kritik mot såväl den företagsekonomiska som samhällsekonomiska bedömning som utredningen gjort.

Utredningens pessimistiska syn på möjligheterna att öka kanalens godsunderlag har mött hård kritik. Från bl. a. företag inom Vätterom-

rådet har framhållits att intresse för kanaltransporter föreligger.

Den pessimistiska inställningen till framtida godstransporter på kanalen präglar också bedömningen av hur en utbyggd kanal skulle påverka näringslivet inom Vätterregionen. Från såväl landsting som länsstyrelser inom regionen har framhållits att en kanalutbyggnad kan väntas medföra dels en direkt positiv effekt på nuvarande och nya kanal-användande företag, dels en indirekt positiv effekt på företag som ej har förutsättning att utnyttja kanalen. I kombination med andra stimulansåtgärder kan en kanalutbyggnad härigenom bli av avgörande betydelse för en positiv utveckling av näringslivet. Detta visar också erfarenheten från andra länder.

En utebliven utbyggnad av Göta kanal skulle med all sannolikhet få mycket negativa effekter för den regionala utvecklingen med obalanser som följd. Energisituationen i världen torde medföra att kostnaderna för olja kraftigt kommer att stiga. Detta ger energisnåla transportmedel konkurrensfördelar, vilket i hög grad kommer kanaltrafiken till godo. Det har t. ex. visat sig att varor kan fraktas med en energi-åtgång som är fem gånger mindre på kanal än på landsväg. Från energipolitisk synpunkt är därför kanaltransport ytterst fördelaktig.

Även i vad gäller trafikolyckor, oljeskador, buller och luftföroreningar talar mycket till förmån för kanaltransporter.

Den investering som en kanalutbyggnad representerar kan jämföras med alternativa investeringar i andra objekt, exempelvis vägbyggnads- och broprojekt. Kostnaden för en kanalutbyggnad blir då fullt acceptabel.

Det är av vikt att en utbyggnad av Göta kanals västgötadel till ett djup av 4,2 m kommer till stånd så snart som möjligt. Ytterligare dröjsmål kan få stora negativa konsekvenser för godstrafiken. En utbyggnad av nämnda omfattning skulle göra det möjligt att trafikera kanalen med fartyg med en lastförmåga av 1 500 à 1 600 ton. För att Göta kanal skall kunna utvecklas till en viktig transportled är det nödvändigt att stöd lämnas nyttotrafiken i form av slopade kanalavgifter och bättre finansieringsformer för anskaffande av fartyg. Den av oss föreslagna utbyggnaden förutsätter statligt övertagande av kanalen.

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen anhåller om förslag angående utbyggnad av Göta kanals västgötadel till 4,2 meters djup samt i anslutning här- till förslag angående slopande av kanalavgifter för godstrafik och förbättrade finansieringsvillkor vid fartygsinvesteringar.

Stockholm den 24 januari 1976

GUNILLA ANDRÉ (c)

GEORG PETTERSSON (c)
i Örebro

SVEN JOHANSSON (c)
i Skärstad

ERIK LARSSON (c)
i Öskevik

BENGT BÖRJESSON (c)
i Falköping

BENGT KINDBOM (c)

GUNDE RANESKOG (c)

INGEMAR HALLENIUS (c)

ARNE FRANSSON (c)

KERSTIN G. ANDERSSON (c)
i Hjärtum