

Nr 818

Av herr Dockered, *angående inrikessjöfarten m. m.*

(Lika lydande med motion nr 710 i Första kammaren)

Om den av riksdagen beslutade trafikpolitiken utgör ett hinder för lönsamma investeringar i transporter, är den antingen felaktig eller fungerar inte på det avsedda sättet. Det är med stark oro man måste konstatera att båda dessa möjligheter är ungefär lika sannolika. Det framgår klarast av hur sjöfartsinvesteringarna behandlats under senaste årtiondet, främst i fråga om Mälarfarterna och Vänerns förbindelser med Västerhavet. I det senare fallet har inte ens den uppreisning som beslöts av riksdagen i början av årtiondet verkställts.

Det vill för det första synas som om vissa helt irrationella förhållanden påverkar beslutsprocessen. I statsverkspropositionen bilaga 8 s. 4 förekommer sålunda en årligen återkommande schematisk framställning av det med lastbil, järnväg och fartyg utförda inrikes transportarbetet. Det ger en bild av en pågående ansvällning av lastbilstrafiken, en stegring av järnvägstrafiken i mindre grad och en oförändrad nivå sedan 1950 i fråga om inrikes transport på fartyg. Det är lätt att argumentera mot investeringar i inrikes sjöfart med denna tabell som bakgrund. Sjöfarten svarar för en obetydlighet räknat i godstonkilometer. Nu råkar emellertid denna tabell inte vara relevant för det inrikes sjötransportarbetet. Den är felaktig enbart därför att den officiella statistiken inte ger ett mått på sjöfartens roll.

Eftersom det i fråga om sjöfartsinvesteringarna är betydelsefullt att komma bort från denna felaktiga statistiska bild, måste den kommenteras. Forna tiders kusttransporter med små mängder gods från hamn till hamn finns nästan inte alls i dag. Detta slags sjöfart registreras ändå noggrant av statistiken. Det inrikes sjötransportarbetet har emellertid ändrat karaktär samtidigt som det expanderat utomordentligt snabbt. Det kommer att utvecklas ännu mer. Det består helt enkelt i sjötransport längs svensk kust och på inlandsvattenleder till vilka landsvägs- och järnvägstransport utgör det enda alternativet. Vår inrikes sjöfart sysslar emellertid i dag i första hand med uppsamling längs kusterna och i inlandet av exportgods eller fördelar sjöfarten på samma slags importgods. Detta transportarbete bokförs inte som inrikes utan som utrikes sjöfart, eftersom godsets natur avgör var det statistiskt skall placeras.

En kraftig ansvällning av containergods från svenska hamnar på Ost-
1 — *Bihang till riksdagens protokoll 1970. 4 saml. Nr 818*

kusten till Göteborg för omlastning där är sålunda inte inrikes transportarbete utan utrikes. Om samma containers i stället tas på järnväg till Göteborg blir det däremot i hög grad inrikes transport. Samma sak gäller en transport på lastbil. När sjöfarten på Norrland en svår vinter slås ut av is-situationen sväller följdriktigt det inrikes transportarbetet till lands sprängvis. Det uppstår en inrikes transport i statistiken ur tomma intet.

Problemet är inte ohjälpligt. Man kan lägga in en faktor för inrikes transport också i fråga om export- och importgods. Man vet ursprungs- och ankomstterminaler, godsmängden etc. Man kan bokföra den tekniska utvecklingen av det inrikes transportarbetet på sjösidan lika väl som på landsidan. Man kan räkna ut att Neptunbolagets nya pråmar med en kapacitet av upp till 15 000 kubikmeter massaved utför ett betydande inrikes transportarbete längs svensk kust, även om destinationen händelsevis är en norsk hamn. Även SCA:s transportsystem med egna fartyg bygger på transport av stora kvantiteter längs svensk kust med vilken varken landsvägs- eller järnvägstransport kan konkurrera. Den leder i princip tvärtom till bortfall av järnvägstransport genom att de stora fartygen kan ge förbättrade möjligheter till vintertransporter sjövägen. Paradoxalt nog ökar i gengäld lastbilsarbetet till fartygens terminaler.

Man kan göra en överslagsberäkning av inrikestrafikens andel i den utrikes sjötransporten. Den kan inte bli exakt, eftersom det statistiska underlaget saknas. Det finns t. ex. uppgifter om den godsmängd som transporteras med fartyg från vissa svenska hamnar. Man kan då utgå från den längsta sträckan längs svensk kust, som gods från respektive hamn måste tillryggalägga för att nå utländska hamnar eller för att nå annan svensk hamn för omlastning. I det senare fallet blir det ofta fråga om avståndet till Göteborg. Därefter måste hänsyn tas till om delar av transporten från viss hamn genast lämnar svensk kust eller farled eller kanske bara utgör alternativ till landtransport under en kortare del av transporten. Det är ju nämligen sjöfarten som alternativ till landtransport som har intresse.

En mycket ungefärlig uppskattning kan då ge följande resultat i fråga om godsmängden från vissa hamnar år 1967. Därvid bortses från gods på bilar och järnvägsvagnar som transporteras med fartyg. Vidare får varje hamn en avvägd kilometerfaktor att multipliceras med godstantalet.

Vi har ytterst preliminärt räknat med följande tal: Göteborg 30, Stockholm 450, Luleå 1 160, Oxelösund 640, Hälsingborg 40 (t. ex. för containertrafiken på Hull över denna stad i stället för med järnväg till Göteborg för omlastning), Malmö 75, Gävle 950, Norrköping 675, Trelleborg 30, Västerås 600, Karlshamn 400, Skellefteå 1 120, Umeå 1 200, Landskrona 100, Sundsvall 1 000, Örnsköldsvik 1 080, Uddevalla 50, Halmstad 50, Karlstad 300, Köping 475, Kalmar 250. De stora färjehamnarna får naturligtvis i detta sammanhang mycket låga siffror.

Även om kilometerbelastningen på dessa hamnar i hög grad kan disku-

ter, ger dock sammanräkningen av det inrikes transportarbetet som den s. k. utrikessjöfarten utför via dessa till resultat — i runt tal med utgångspunkt i kvantiteten år 1967 — hela 16,2 miljarder godstonkilometer. Det är ca två femtedelar av det i statsverkspropositionen redovisade totala inrikes transportarbetet, enbart i dessa 21 hamnar.

Man kan tvista om en eller annan miljard godstonkilometer hit eller dit. Frågan om trafikpolitikens verkningar rör emellertid huruvida det är lämpligt att överflytta en del av utrikessjöfartens inrikes transportarbete till vägnätet eller järnvägen. Det behövs mycket små förändringar i transporternas inriktning för att detta skall innebära många miljoner ton mer i tunga transporter till lands. Vad innebär detta för investeringarna i vägnätet? För upprustningen av järnvägens kapacitet? I totalt sett dyrare transport inom landet?

Man måste mot denna bakgrund fråga sig om vi inte redan hamnat i det läget att landtransporternas tillväxt från ca 20 miljarder godstonkilometer 1960 till nära 40 miljarder godstonkilometer 1969 inte enbart beror på ökad godsmängd. Till en del kan transporternas ökning bero på att sjöfartens avlastande effekt inte är lika stor längre. Det kan i sin tur bero på att investeringarna i inrikes sjötransport — oavsett hur den statistiskt redovisas — faktiskt har stått helt stilla, medan investeringarna och underhållet inom samfärdssektorn 1968 enligt statsverkspropositionen för detta enda år uppgick till totalt ca 7 miljarder kronor.

Det bör i detta sammanhang framhållas att utredningarna om sjöfartsinvesteringarna i Sverige under sextioalet styrts av en trafikpolitik som varit ny och oprövad. Det har aldrig varit tal om att undersöka sjötransport som alternativ till landtransport. Man skulle bara se till sjöfarten som isolerad transportgren. Utredningarna om Södertälje kanal, Vänerförbindelserna och kanaltrafikutredningen liksom senast hamnutredningen och tidigare förslaget från sjöfartsutredningen om de statliga sjöfartsavgifterna har alla utgått från ett medvetet begränsat synfält i ekonomiskt avseende. Så sent som i slutet av förra året yttrade sig statsutskottet, efter att ha anslutit sig till kanaltrafikutredningens slutsatser, på följande sätt:

— — — att övervägandena om Vänerns framtida förbindelse med Västerhavet bör koncentreras till nuvarande kanalled. Härav följer att utskottet inte finner det erforderligt att på sätt i motion II: 1237 föreslagits från riksdagens sida begära nya utredningar i ämnet. Ej heller anser sig utskottet kunna tillstyrka de i nämnda motion i övrigt föreslagna åtgärderna. Av samma skäl avstyrker utskottet yrkandet i motionerna I: 1072 och II: 1238 att riksdagen målte uttala att en mera omfattande utredning än som hittills gjorts må komma till stånd om en kanal mellan Uddevalla och Vänersborg.

De två motionerna 1238 och 1237 väckta i andra kammaren förra året kompletterar varandra på ett utmärkt sätt, varför här hänvisas till dessa. (Se bilaga.) Sammanlagt motionerade 46 riksdagsmän om ändrade ställ-
1* — *Bihang till riksdagens protokoll 1970. 4 saml. Nr 818*

ningstaganden i anslutning till propositionen 122 om Vänerns och Vätterns förbindelser med Västerhavet. Statsutskottets ställningstagande tillkom under stark tidspress innan motionerna tryckts och på grundval av ett material i ofullständigt skick. Bl. a. saknades de för motionen II: 1237 väsentliga illustrationerna i utskottsledamöternas material. En tid dessförinnan hade professor Thomas Thorburn vid Handelshögskolan i Stockholm i tidskriften Sveriges Flotta i samma ämne sagt följande:

När det är fråga om investeringar, exempelvis i kanaler — jag tänker särskilt på Trollhätte kanals nu aktuella fördjupning — så kan man konstatera att bristen på klara riktlinjer för hur en sådan kalkyl skall genomföras leder till förödande resultat för sjöfarten. Enbart skillnaden i uppfattningen om vad järnvägens merkostnader skulle bli vid en kanalfördjupning — om man alltså å ena sidan har järnvägsexperternas och å den andra sidan sjöfartsexperternas värdering av samma merkostnad — är större än hela kapitalkostnaden för kanalfördjupningen inklusive räntor och avskrivning (260 miljoner kronor). En trafikpolitik med sådana praktiska konsekvenser innebär en ren parodi på rationell planering.

I princip ligger det, tycker jag, väldigt mycket sunt i strävan att låta det transportmedel som kan utföra transporten billigast också få utföra den. Men i tillämpningen når man i dag resultat som jag uppfattar som gående stick i stäv med huvudtanken. Jag tycker det är i högsta grad av nöden att en sakkunnig utredning tillsätts för att klara upp begreppen och skapa riktlinjer för kalkyleringen av dessa investeringar och för hur taxerättningen bör utformas.

Statsutskottet skrev:

— — — — Utskottet kan i princip ansluta sig till (kanaltrafik)utredningens slutsatser och finner att — — — övervägandena om Vänerns framtida förbindelser med Västerhavet bör koncentreras till nuvarande kanalled. Härav följer att utskottet inte finner det erforderligt att på sätt i motionen II: 1237 föreslagits från riksdagens sida begära nya utredningar i ämnet.

Dessa olika skrivsätt har här ställts mot varandra. Å ena sidan har man beslut och ställningstaganden som bygger på utredningar, vilkas målsättning redan från början har styrts inom snäva gränser. Å andra sidan har man fackmän som finner utredningarnas resultat strida mot kända fakta. Kanaltrafikutredningen räknade t. ex. med en rationalisering på landsidan med så tunga vägfordon att de på grund av flaskhalsar i vägnätet inte, som antagits, kommer fram inom överskådlig tid. På samma sätt räknade man för järnvägen med en tågföring som inte ens i dag är i sikte. Men för sjöfarten räknade man med föråldrade och tekniskt utvecklade fartygstyper. I fråga om placering av en Uddevallakanal valdes ett tekniskt mindre lämpligt alternativ — det kanske dyraste av alla. Utredningen utfördes av trafikexperter med sin huvudsakliga verksamhet förlagd till väg- och järnvägsområdet. Ordföranden professor Godlunds doktorsavhandling handlade t. ex. om busstrafikens utveckling. De två näringslivsrepresentanterna, företrädarna för transportkunderna, reserverade sig.

Övriga utredningar om sjöfartsinvesteringar följer samma mönster. De resulterar i snäva marginaler för den eftersträlvade lönsamheten. De följs av häftig kritik för ofullständighet eller felaktiga slutsatser eller bristande hänsyn till den tekniska utvecklingen inom sjöfarten.

Utredningarna sägs i sin tur styras av den beslutade trafikpolitiken. Kan det verkliga förhålla sig så att synfältet måste begränsas för att passa trafikpolitiken? Professor Erik Dahmén anslöt sig i varje fall förra året till den uppfattningen i fråga om stads- och trafikplanering i en artikel i tidskriften *Ekonomen*. Han frågade varför begåvade och ansvars-kännande människor så ofta fattar dumma beslut. Han ger ett tänkbart svar. Många kostnadsberäkningar tillåts bli alltför snäva. Man slutar för tidigt i orsakskedjan. Ett studium av beslutsprocesserna skulle kunna hjälpa oss att på viktiga punkter ändra förutsättningarna för dessa.

De inre sjötransporternas behandling i Sverige ger många exempel på beslutsprocessens nuvarande otillräcklighet. Det finns en tendens att i beslutsprocessen gå förbi det faktum att kostnaderna för en viss investering starkt påverkas av den tekniska metod som en utredning föreslår. Man kunde i större utsträckning fråga sig om experter på annan sorts teknik skulle kunna få kostnaderna att bättre passa ihop med eftersträlvad lönsamhet. Samtliga utredningar om sjöfartsinvesteringar under sextioalet har inte uppfattat och ännu mindre berört den problematik som finns kring överflyttningen av gods från vägnätet till järnvägar och sjöfart eller de möjligheter till nylokalisering av industrier som finns genom transportinvesteringar. Mycket underligt har i gengäld svalts av utredarna. Ett exempel är det största alternativet till fördjupning av Södertälje kanal. Där förutsattes rivning av stora delar av Södertälje stad. Det är enbart detta som gjorde alternativet så utomordentligt kostsamt. Andra sträckningar som är fullt möjliga undersöktes inte ens, oaktat bebyggelsen då ej alls skulle berörts.

De allmänna synpunkter som här har redovisats är tyvärr nödvändiga för att klarlägga samhällets nuvarande behandling av sjöfartsinvesteringarna. Det är inte min uppgift att göra en utredning av de enskilda projekten på sjöfartens område. Det finns ingen brist på lämpliga utredare. De har bara inte använts tidigare. Inte heller råder brist på uppslag inom detta område. Jag kan avslutningsvis erinra om några sådana. Ett helt årtionde utan handling i något som helst avseende måste ha satt sina spår. De av investeringarna berörda intressenterna har remissvägen i olika sammanhang givit prov på en betydande oro och otålighet. Vad som mindre uppmärksamats är att de av utvecklingen eller rättare sagt bristen på utveckling råkat i en tvångssituation. De kan inte tillstyrka vad som är det för samhället och de enskilda företagen eller kommunerna mest lönsamma alternativet. De kan det inte av tidsskäl. För att något om än otillräckligt skall kunna genomföras måste det ske genast. Man rekommenderar därför investeringar som man redan från början anser felaktiga och som längre fram måste kor-

rigeras till stora kostnader. På det sättet får man en rad utlåtanden som skenbart stöder även sådant som uppenbart är helt felaktigt.

Av tidsskäl måste emellertid vissa förbättringar av Trollhätte kanal och Södertälje kanal ske omgående utan att avvakta ytterligare utredningar. De är dessutom av den karaktären att de inte hindrar andra framtida lösningar. Investeringarna är helt enkelt så obetydliga att insatsens bristfällighet i detta sammanhang är en fördel. Dessutom pågår enligt vad vi erfarit undersökningar, om man med tekniska anordningar skall kunna hålla Trollhätte kanal öppen för åretruntsjöfart. För närvarande ökar transportkostnaderna för Vänerindustrierna med belopp varierande mellan 200 000—300 000 kronor för varje dag som kanalen är stängd för sjöfart. Det säger i sin tur något om vad sjöfarten innebär för att avlasta landtrafiken från transporter.

Kanaltrafikutredningen kom fram till att de mycket stora avskrivnings- och räntekostnader som skulle belasta trafiken på en led mellan Vänersborg och Uddevalla endast till en del uppvägs av transportkostnadsminskningar. Den fann därför en ny kanal vara ett från transportekonomisk synpunkt klart realistiskt alternativ. Mot detta skall ställas det förslag som framlades i motion II: 1237 år 1969 angående en bergkanal Vänern—Brofjorden. Detta förslag har aldrig varit med i bilden vid bedömningar av denna fråga. Det bygger på ny teknik vid byggandet av kanaler: en sådan lokalisering att den färdiga kanalen tillförs *en intäkt vid sidan av kanalavgifterna* (atomkraftverk, vattenkraftverk) genom att materialet från kanalen under byggnadstiden också ger en intäkt genom försäljning både i Sverige och i utlandet eller används t. ex. för byggande av ett flygfält.

Det kan inte underlåtas att beträffande den tänkbara samhällsnyttan av en kanalinvestering ytterligare hänvisa till den kanske mest ambitiösa studie som existerar över sambandet mellan tillkomsten av en kanal och kapaciteten hos näringslivet inom en region. Här åsyftas den i slutet av 1966 utgivna rapporten och senare bulletiner från Tennessee Valley Authority i USA: »Navigation and Economic Growth — Tennessee River Experience». Kanaltrafikutredningen avvisade reservanternas begäran att studera utländska erfarenheter.

Liksom i USA-fallet torde även för svensk del stå klart att statlig försikthet och en naturlig önskan att spara pengar inte är rätta utgångspunkten för ett företag som ytterst syftar till en omstrukturering av hela samhällsbyggandet i Mellansverige. Det rör sig om att flytta kustlinjen in i landet, låta bebyggelsen följa efter och i sin tur låta motorvägar och järnvägar få det bebyggelseunderlag som krävs för dessa redan planerade investeringar. Det är en så stor fråga att den inte kan avfärdas som statsutskottet gjorde i höstas — i en bisats. Hela kanalbetänkandets transportfilosofi — liksom utredningarna om Södertälje kanal, hamnarna och sjöfartsavgifterna --- är för länge sedan överspelad. I dag är de inre sjötransporterna i Sovjet,

på kontinenten och i USA en förutsättning för att vägnätet inte skall rasa samman. I själva verket råder samma läge för svensk del som framgår av våra siffror ovan över transportarbetet. Under rubriken »Yrvaket om trafikpolitik» skriver Nautisk Tidskrift:

— — — det är oriktigt att kräva full lönsamhet på ett område utan att kräva det av samtliga transportgrenar. Det är oriktigt också att pröva investeringar på ett område ur snäva lönsamhetssynpunkter men inte göra det på annat håll. Detta har varit tydligast i fråga om kanaldiskussionen på 60-talet.

Samtidigt kan man här tala om en *européisk princip för trafikpolitiken* som lämpligen bör ersätta det snäva lönsamhetstänkandet. Det skulle i så fall innebära att alla transportgrenar skall få arbeta i konkurrens med varandra under lika villkor.

Ger man stöd åt tågtrafik, skall man med andra ord ge samma mått av stöd till kanalbyggande, inre sjöfart och kustfart liksom till flyget och vägtrafiken. Är vägtrafiken subventionerad skall också tåg- och flygtrafik och sjöfart vara det i samma utsträckning. Först därigenom skapar man lika villkor och därmed en förutsättning för prispressande konkurrens. Genom de av konkurrensen uppkomna rationaliseringarna kan därefter subventionerna över hela fältet minskas till en rimlig nivå eller helt slopas. — — — Leberplanen var — — — inte en följd av att trafikgrenarna erhållit subventioner utan en följd av att de erhållit *olika* stora bidrag från samhället. I Sverige har vi nått samma läge av samma skäl. — — —

Under tiden sopar man hela problemet in under mattan i de beslutande organen med motiveringar som står att finna i föräldrade inte längre aktuella utredningar som redan i direktiven på sin tid erhöll ett alltför begränsat blickfält. Enigheten i dessa utredningar har heller inte varit påfallande stor.

När man vill bygga ut Vänerens förbindelser med västerhavet är det egentligen en fråga om att ge sjöfarten vad vägarna och — tidigare — järnvägen redan fått. När man vill ge Södertälje kanal en större kapacitet rör det sig om att göra en anpassning som man försummat under årtionden samtidigt som vägarna i området fått allt. För billigast tänkbara transport krävs lika satsning på alla trafikgrenar. — — —

Av naturliga skäl kan man inte förutsätta att vägtransportörerna eller järnvägen skall ha intresse för en utredningspolitik, som visar på ökad lönsamhet för konkurrerande kanaltransporter. Inte heller sjöfarten är en pådrivande faktor. Man måste förstå att rederinäringen utgår från de befintliga förhållandena. Om en farled ändras i väsentlig utsträckning, medför detta att investeringar för tiotals miljoner blir olönsamma, innan de avskrivits. Berörda rederiföretag har sålunda ringa intresse av stora förändringar. Befintlig industri kan ha sitt aktuella transportbehov någorlunda täckt och kan i allmänhet inte planera så långt fram i tiden som förändrad kanalkapacitet förutsätter. Det är betecknande att de mest kritiska rösterna mot kanaltrafikutredningen ändå kommer från näringslivet.

Fakta om sjöfartsinvesteringarna har under sextioalet framförts i motioner vid riksdagarna. Här erinras om några: 1962: II: 240, 1965: I: 580, 1963: I: 395, 1964: I: 621, 1968: I: 594, 1968: II: 436, 1969: I: 611, 1969: I: 624, 1969: II 1228, 1969: II: 1237, 1969: II: 1238, 1969: II: 1239.

En teknisk detalj i anslutning till förslaget om kanal mellan Väneren och Brofjorden kan nämnas. Avloppsvatten om 100 m³ per sekund med en temperatur om + 8° C från ett kärnkraftverk av den hittillsvarande typen räcker för isfrihet i en sådan kanal om 100 meters bredd i ytan, 70 meters bredd i botten och 17 meters djup med ca 60 km längd. Kanalens dimensioner är inte sedda i förhållande till fartygens optimala ekonomiska storlek utan till det optimala ekonomiska utbytet vid bygandet.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställes,

1. att riksdagen anhåller att statistiska centralbyrån får i uppdrag att på lämpligt sätt statistiskt redovisa *hela* det inrikes sjötransportarbetet på svenska vattenvägar inklusive transport av export- och importgods, varigenom sjöfartens avlastande roll i förhållande till väg- och järnvägs-transport kan klarläggas;

2. att riksdagen uttalar att tidigare föreslagna eller beslutade förbättringar i Trollhätte kanal, Södertälje kanal och Göta kanal mellan Väneren och Vättern m. fl. inte kan anses slutligt motsvara behovet av inre sjöfart, vars framtida tekniska förutsättningar trots utredningar under 1960-talet ej klarlagts;

3. att riksdagen begär att sjötransporternas samband med samhällsutvecklingen, deras inverkan på andra trafikgrenar och deras framtida möjligheter i Sverige utredes genom opartisk svensk och utländsk expertis, obunden av partsintressen inom sjöfarten, järnvägen och vägväsendet, varvid i första hand eftersträvas en lösning av Väner- och Vätterområdets och Mälarens transportproblem i ett sammanhang såsom en för Mellansverige gemensam transportfråga i anslutning till den framtida bebyggelseplaneringen och lokaliseringpolitiken, samt att därvid särskilt möjligheterna till en bergkanal mellan Västkusten och Väneren undersökes liksom möjligheterna att utnyttja kanalen för vatten- och atomkraftverk samt viss del av sprängstensmaterialet från kanalbygget för skapande av flygfält m. m.;

4. att medel för detta ändamål ansås i en utsträckning som möjliggör en helt annan prioritering av Mellansveriges transportfråga i ett större sammanhang än vad som skett hittills med hänsyn till att kostnaderna för en så omfattande genomlysning av samhällets transporter, varom här är fråga, måste anses falla inom det för landet i sin helhet betydelsefulla lokaliseringpolitiska fältet och inte enbart betraktas som en fråga om viss sjötransport;

5. att riksdagen samtidigt uttalar sitt intresse för en analys av trafikpolitikens verkningar på sjöfartsområdet jämfört med landtrafikens utveckling.

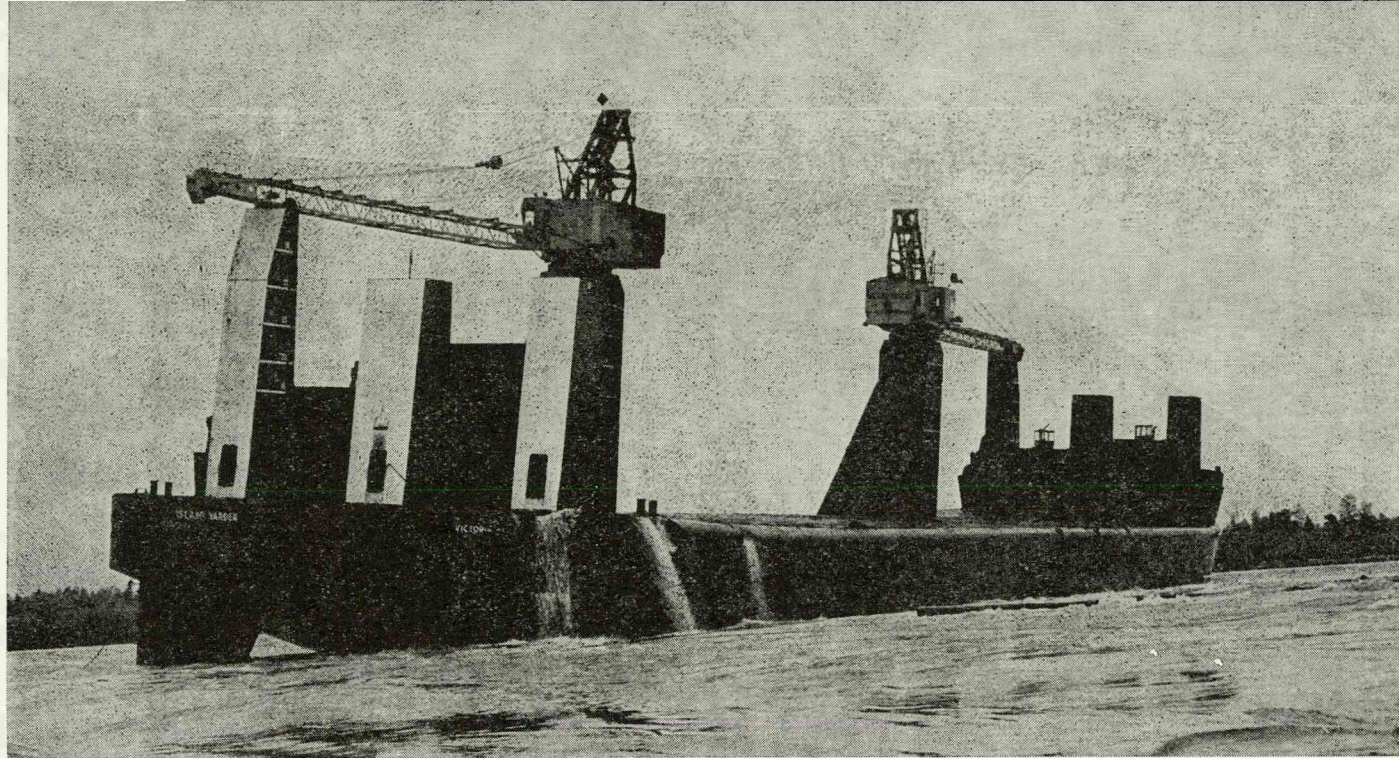
Stockholm den 28 januari 1970

Robert Dockered (cp)

Utdrag ur Nautisk Tidskrift nr 10 år 1969

De två motionerna 1238 och 1237 kompletterar varandra på ett utmärkt sätt. Innehållet är välkänt för NT:s läsare. Det heter i motionen nr 1238 att dåvarande departementschefen i fråga om Göta Kanal inte fann skäl föreslå statliga åtgärder. Det är emellertid motionärernas bestämda uppfattning att frågan om en utbyggnad av kanalens västgötadel inte bör upptas till slutgiltig behandling »utan att väsentliga synpunkter beaktas». Då tänker man i första hand på *senare* publicerat material, som utredningen inte hade tillgång till och på de uppgifter och fakta som enligt reservanten skulle ha medtagits i reservationen om de varit kända. Denne fick ju heller inte gehör för att utreda utländska kanalers lönsamhet.

I den andra motionen går herr *Dockered* in på de tidigare i NT berörda överdrifterna i den trafikekonomiska delen av kanaltrafikutredningens betänkande. Man ställde ett utomordentligt kostsamt kanalalternativ utan särskilda fördelar för sjöfarten mot en sjöfart med föråldrade, olönsamma, tekniskt outvecklade fartygstyper. Man jämförde med en vägtrafik så rationaliserad att vägnätet inte kan ta emot den och en järnväg med en tågföring som inte ens i dag är i sikte. Likaså redogöres för ett förslag att åstadkomma en bergkanal från Vänern till Brofjorden på västkusten. Man skulle då bl. a. vinna samma fördel som för Mälaren med åretruntrafik. Det är framför allt issituationen i Vänersborgsviken som omöjliggör sådan med den nuvarande kanalen och skulle göra det även i den av kanaltrafikutredningen tilltänkta.



Den här sortens rationalisering av kustsjöfart som alternativ till väg- eller järnvägstransport fanns vid tiden för kanaltrafikutredningen. Varken detta eller andra tekniska framsteg ansågs ens värt ett omnämnande. Nu finns i alla fall 10 000 tons pråmar av den här typen i svensk trafik genom Neptunbolagets investeringar i ny teknik. Den första, Hera, premiärlastade i slutet av september i Karlshamn och bogserades av bogserbåten Ajax med 10 knops fart. De nya pråmarna kallas för »däckslastare» därför att de tar hela lasten på däck och — om det gäller timmer e. d. — kan lossa den genom att tippa den i sjön genom att barlasta pontonens babordstankar. Som skydd mot överspolande sjö kan fyra meter höga brädgångar uppsättas. Pråmarna är obemannade, och ankare, lanternor etc. sköts med radio från bogserbåten. Kranarna ombord används för lastningen och vid behov för lossning.

Hera har transporterat last från Karlshamn till Flekkefjord i Norge (13 500 kubikmeter massaved t. ex.) och dess transportarbete kommer alltså inte i sådana fall in i den svenska transportstatistiken över inrikes transport till vilken den är ett ytterst lönsamt alternativ. På grund av svår storm fick man vid ett tillfälle söka lä i Göteborg. I mars och juni 1970 levereras ett par bogserbåtar som blir tre gånger starkare än Ajax, 7 000 ihk., att användas för pråmbogsering. Pråmarna utgör för övrigt ett beredskapsskydd mot läckande oljetankers i Östersjön. De kan ta 12 000 kubikmeter olja i tankarna.