# Nr 133.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående vissa arbeten till fördjupning av Trollhätte kanal; given Stockholms slott den 19 februari 1937.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

*Albert Forslund.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 19 februari 1937.*

Närvarande:

Statsministern Hansson, ministern för utrikes ärendena Sandler, statsråden Westman, Wigforss, Möller, Levinson, Engberg, Sköld, Nilsson, Quensel, Forslund.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Forslund:

För vartdera av budgetåren 1935/1936 och 1936/1937 har riksdagen anvisat ett reservationsanslag av 500,000 kronor till rensningsarbeten i Göta älv för huvudreglering av Vänern. I årets statsverksproposition (utgifter för kapitalökning, bil. 5, punkt 38) har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att för nästa

budgetår till enahanda ändamål anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor. Enär arbetena i fråga beräknats draga en kostnad av 2,400,000 kronor, skulle alltså vid bifall till Kungl. Maj:ts nyssnämnda förslag återstå att anvisa ett belopp av 400,000 kronor, vilket belopp förutsatts skola upptagas å riksstaten för budgetåret 1938/1939.

I skrivelse den 11 januari 1937 har *vattenfallsstyrelsen* anhållit om medgivande att använda ett belopp av 300,000 kronor ur Trollhätte kanalverks förnyelsefond för ökande av farledsdjupet i kanalen i samband med utförandet av nyssnämnda rensningsarbeten. Styrelsen har därvid till en början anfört:

De arbeten, som skola utföras i Göta älv i samband med Vänerns reglering och vilka beräknas kosta sammanlagt 2.4 miljoner kronor, avse till stor del rensningsarbeten för att ej försämra förhållandena för sjöfarten på älven. Det har ifrågasatts att göra dessa arbeten något vidlyftigare och därigenom möjliggöra något ökat djupgående på de fartyg, som passera Trollhätte kanal.

Vattenfallsstyrelsen vill härmed framlägga resultatet av de överväganden, som gjorts i denna fråga, och framlägga det förslag, som styrelsen med anledning härav anser böra genomföras.

Styrelsen vill därvid först erinra, att de nya slussarna i Trollhätte kanal byggdes för fartyg med 5 meters djupgående, enär man förutsåg, att anspråk på kanalens befarande med större fartyg så småningom skulle framträda. Men farleden i övrigt inrättades för fartyg med 4 meters djupgående, dock att, där fördjupningsarbeten utfördes inom fångdammar, nedschaktning skedde till för 5 meters farled erforderligt djup.

På grund av den höjning av lågvattenytan ovanför dammen vid Trollhättan, som blivit genomförd, sedan kanalens ombyggnad blev färdig, och enär farledsdjupet på sträckan Lilla Edet—Trollhättan från början utförts på sådant sätt, att det i allmänhet medgiver framförandet av fartyg med 4.4 meters djupgående, så har man i regel kunnat tillåta passage av 4.4 meters djupgående fartyg, så snart dessa kunnat passera Göteborg och farledssträckan upp till Ström (Lilla Edet), vilket för närvarande i allmänhet kan påräknas, när havets vattenstånd ej understiger medelvattenytan ± 0. För passage i Vänern av så djupgående fartyg har samtidigt erfordrats ett vattenstånd, ej understigande + 43.68 meter över havet.

För Vänerns reglering komma att gälla bestämmelser, som tillgodose sjöfartens krav att lågvattenstånden i Vänern ej bli försämrade. I verkligheten torde förhållandena bli sådana, att lågvattenstånden bli mera sällsynta efter regleringen än tidigare, så att vattendjupet i Vänern med undantag för vissa i allmänhet kortvariga torrperioder blir tillräckligt för fartyg med ända till 4.6 meters djupgående. Tack vare att lågvattenstånd vidare sällan hålles på sträckan Trollhättan—Brinkebergskulle blir vattendjupet även här i allmänhet tillräckligt för fartyg med ända till 4.6 meters djupgående. Dessa förhållanden tala sålunda även för fördjupande av övriga delen av farleden, d. v. s. sträckan nedströms om Trollhättan, så att fartyg med större djupgående än för närvarande kunna trafikera densamma.

Med det för rensningarna i Göta älv för huvudreglering av Vänern angivna beloppet, 2.4 miljoner kronor, fortsätter styrelsen, skulle arbeten utföras på sådant sätt, att förhållandena för kanaltrafiken ej försämrades och att alltså fartyg med intill 4.4 meters djupgående kunde passera farleden *lika ofta som nu.* Det hade nu i första hand visat sig lämpligt att i sammanhang med dessa rensningsarbeten till fromma för farledsintresset utföra fördjupning, så att

fartyg med 4.4 meters djupgående *praktiskt taget ständigt* — nämligen när vattenstånden ej understege normalt lågvatten (vid Göteborg —0.45 meter över havet) — kunde framgå på sträckan Trollhättan—Göteborg. Dessa fördjupningsarbeten, vilka icke kunde åläggas regleringsföretaget, uppskattades kosta 100,000 kronor och bestode i ökad bergsprängning och muddring. De alternativ, som därjämte ansetts kunna ifrågakomma, avsåge ytterligare fördjupning på samma sträcka för att möjliggöra trafik praktiskt taget ständigt med fartyg med 4.5 respektive 4.6 meters djupgående. Totalkostnaden vore därvid, inberäknat de 2.4 miljoner kronor, som Vänerns reglering skulle bekosta, beräknad till 2.7 respektive 2.9 miljoner kronor på sätt följande tablå, vilken tillika angåve den numera beräknade fördelningen å olika arbeten av nämnda belopp å 2.4 miljoner kronor, närmare utvisade:

**Tablå över beräknade kostnader för upprensningar i Göta älv i samband med Vänerns reglering under olika alternativa förutsättningar.**

| Arbetsplats | Arbetets natur | Seglationsdjup lika ofta som före Vänerns reglering | Seglationsdjup nedom Trollhättan vid normalt lågvattenstånd (—0.45 m. ö. h. vid Göteborg) | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 4.4 m. Kr. | 4.4 m. Kr. | 4.5 m. Kr. | 4.6 m. Kr. |
| Stallbacka | Muddring av grus och sten | 55,000 | 55,000 | 55,000 | 55,000 |
| Flottbergsströmmen | Undervattenssprängning | 355,000 | 355,000 | 355,000 | 355,000 |
| Nedom slusstrappan vid Holmen | Undervattenssprängning | — | — | 7,000 | 15,000 |
| Åkerström | Muddring av sten och pinnmo, undervattenssprängning och ändrad fyrbelysning | 145,000 | 145,000 | 145,000 | 145,000 |
| Vid Intagan, norra och Vesten | Muddring av lera och pinnmo samt flyttning av fyr | — | 5,000 | 40,000 | 76,000 |
| Ovanför Ströms sluss | Muddring av lera samt undervattenssprängning | 202,000 | 204,000 | 212,000 | 220,000 |
| Präststenarna | Muddring av grus och sten | 140,000 | 140,000 | 140,000 | 140,000 |
| Haneström | Bergsprängning och schaktning inom fångdamm, undervattenssprängning och muddring, jämte erforderlig marklösen och strandskoning | 930,000 | 940,000 | 960,000 | 980,000 |
| Grunden G, H, A, B, C, D, F samt grund vid Gläfsnäs | Undervattenssprängning | 437,000 | 501,000 | 599,000 | 684,000 |
| Sträckan nedom Sundören t. o. m. Tjurholmen, norra | Muddring av pinnmo och lera | 136,000 | 155,000 | 187,000 | 230,000 |
| | Summa kronor | **2,400,000** | **2,500,000** | **2,700,000** | **2,900,000** |

Vattenfallsstyrelsen anför vidare om de sålunda angivna alternativen:

Bemärkas bör att kostnaderna för dessa fördjupningsarbeten skulle bliva högst avsevärt stegrade, om desamma skulle utföras framdeles utan samband med de rensningar, som nu skola verkställas för genomförandet av Vänerns reglering.

De ytterligare anslag, som ur farledsintressets synpunkt skulle vara erforderliga, uppgå sålunda till:

| | | |
|---|---|---|
| För 4.4 meters farledsdjup | 100,000 | kronor |
| » 4.5 » » | 300,000 | » |
| » 4.6 » » | 500,000 | » |

Det torde under alla förhållanden vara riktigt att nedlägga 100,000 kronor i förbättringsarbeten, som erfordras för 4.4 meters djupgående, genom den avsevärt ökade möjligheten för fartyg med detta djupgående att kunna passera farleden. Beloppet 100,000 kronor har styrelsen tänkt sig tagas ur förnyelsefonden. Styrelsen erinrar om, att styrelsen i den framlagda driftkostnadsstaten för år 1937 föreslagit ökad avsättning dels för förkortad livslängd å vissa objekt, dels för muddrings-, schaktnings- och bergssprängningsarbeten, vilkas kostnader ej tidigare ansetts kräva avsättning till förnyelsefond.

Att få fram en matematiskt bindande kalkyl över, vad en fördjupning till 4.5 respektive 4.6 meters djupgående är värd, är hart när omöjligt.

I första hand blir resultatet, att befraktningen överflyttas från mindre båtar till större, som kunna frakta varorna för lägre kostnader. Det blir sålunda minskade kostnader för befraktarna på kanalen. Härigenom kan även förväntas, att tontalet kanalledes fraktat gods kommer att ökas och att därigenom i sin tur kanalens inkomster på grund av kanalavgifter komma att stiga. Man rör sig emellertid med alltför många antaganden för att kunna göra en beviskraftig kalkyl vare sig över ökningen i godstrafiken eller i kanalavgifter.

Ökningen i konkurrenskraft för fartygstransporten vid övergång till ett större fartygsdjup belyses dock rätt väl därav, att lastförmågan hos de större fartyg, som *för närvarande* trafikera kanalen stiger, om man tager ett av normal typ med cirka 5 procent vid ökning av fartygsdjupet från 4.4 till 4.5 meter och ytterligare med 5 procent vid ökning av fartygsdjupet från 4.5 till 4.6 meter, utan att driftkostnaderna därigenom nämnvärt stiga.

I den mån det ökade farledsdjupet kommer att medföra användning av fartyg med ökade bredd- och längdmått, kommer lastförmågan att procentuellt öka ännu mer.

Visst är, att redan en ökning till 4.5 meters fartygsdjup sålunda ger ett väsentligt bättre ekonomiskt utnyttjande av fartygen och därför är av redare och befraktare efterlängtad. Helt visst är den också nationalekonomiskt räntabel. Det belopp av tillsammans 300,000 kronor, som blir erforderligt, torde också kunna anskaffas på det sätt, som i det följande föreslås. En ytterligare ökning till 4.6 meters fartygsdjup skulle otvivelaktigt vara till ännu större gagn för kanalfarten, men det erforderliga kapitalet, 500,000 kronor, är för stort, för att styrelsen skulle vilja föreslå dess anskaffning på i det följande angivet sätt.

Styrelsen övergår därefter till frågan om sättet för finansieringen av de ifrågasatta arbetena och anför härom:

Det må till en början framhållas, att Trollhätte kanal under åtskilliga år icke genom kanalinkomster kunnat förränta det investerade kapitalet. Under de tre åren 1933—1935 har förräntningen utgjort respektive 1.24, 1.98 och 1.73 procent. Detta innebär ju icke, att kanalens på sin tid utförda ombyggnad varit ekonomiskt oberättigad. Den utgjorde bland annat det oundgängliga villkoret för utvecklingen av den storindustri, som betecknas av Skoghall, Gruvön m. fl. större industricentra, och torde överhuvud hava i stor utsträckning räddat råvarubearbetningen åt Värmland och angränsande landskap. Dess betydelse vitsordas av den under de senare åren stigande kanaltrafiken. Den å sträckan Ström—Vänersborg transporterade godsmängden utgjorde:

| | | |
|---|---|---|
| År 1932 | 1,411,789 | ton |
| » 1933 | 1,599,664 | » |
| » 1934 | 1,990,170 | » |
| » 1935 | 2,030,153 | » |

Emellertid är det icke sannolikt, att under den konkurrens mellan olika trafikmedel, som karakteriserar tiden, det inom de närmaste åren skall visa sig möjligt att genom ökad trafikmängd och eventuell höjning av kanalavgifterna så mycket öka kanalens inkomster, att full förräntning ernås på det i kanalen nu investerade kapitalet.

På den grund anser sig vattenfallsstyrelsen ej böra föreslå användning av lånemedel till de här omhandlade arbetena. Då konkurrensen om anslag för bidrag till handelshamnar och farleder är mycket stor, har vattenfallsstyrelsen ej heller velat föreslå ett anlitande av detta anslag i förevarande fall, lika litet som styrelsen velat framföra förslag om, att direkt anslag av skattemedel begäres av riksdagen.

Den lösning, som förefaller styrelsen ligga närmast till hands, är, att anslag lämnas ur Trollhätte kanalverks förnyelsefond, vilken vid 1936 års slut beräknas uppgå till cirka 1,728,000 kronor.

Med hänsyn till fondens storlek och uppgifter anser sig styrelsen emellertid ej kunna ifrågasätta större anslag ur densamma än 300,000 kronor för ändamålet, och därmed är också gränsen för fartygsdjupet fixerad till 4.5 meter.

Då förnyelsefondens användning för ifrågavarande ändamål måhända ej strängt överensstämmer med gällande bestämmelser, torde riksdagens tillstånd böra inhämtas.

Med hänvisning till det anförda och med understrykande av att de föreslagna arbetena nu kunna verkställas till relativt mycket låga kostnader, medan liknande arbeten på platsen pågå, hemställer vattenfallsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte av riksdagen utverka medgivande att använda 300,000 kronor ur Trollhätte kanalverks förnyelsefond till utförande i samband med arbetena i Göta älv för Vänerns reglering av de ökade rensningar på sträckan nedströms om Trollhättan, som erfordras för farledsdjupets ökande, så att trafik med 4.5 meters djupgående fartyg kan äga rum på denna sträcka vid normala lågvattenstånd.

I utlåtande den 29 januari 1937 har *kommerskollegium* till en början meddelat följande uppgifter rörande trafiken å Trollhätte kanal:

Av vattenfallsstyrelsens berättelse om statens vattenfallsverks förvaltning under år 1935 framgå bland annat följande uppgifter rörande trafiken å »hela farledssträckan Göteborg—Vänersborg». Ännu år 1917, det första hela året efter kanalens ombyggnad, trafikerades farleden av fartyg med ett sammanlagt tonnage av 1,249,000 ton (här liksom i det följande nettoton). Utvecklingen under tiden därefter, frånsett vissa krisår, karakteriseras av en ganska jämn stegring av trafiken fram till och med år 1930, då trafiken nådde sin hittills största omfattning med 2,203,000 ton. Nedgången i trafiken under åren 1931—1933 förbyttes i en stark stegring under åren 1934 och 1935. Sistnämnda år uppgick trafiken till 2,015,000 ton. Utrikestrafikens andel i trafiken utgjorde år 1917 icke mera än 7.4 procent men har sedermera successivt ökats för att år 1935 omfatta hela 26 procent. Sistnämnda procenttal utgör det högsta hittills med en ökning av 2.5 från 1934 och 5 från 1933.

Jämsides med denna utveckling kan konstateras en ökning av trafiken med relativt större fartygsenheter. Denna ökning belyses av följande siffror, av-

seende trafiken å farledssträckan Ström (Lilla Edet)—Vänersborg. År 1917 trafikerades denna sträcka av 12,496 fartyg om sammanlagt 959,000 ton. 2.7 procent av antalet utgjordes av fartyg med storlek överstigande 160 ton. (Farleden har först efter ombyggnaden blivit tillgänglig för fartyg med större tontal, genomsnittligt, än 160 ton.) Av tontalet kom 11.1 procent å fartyg av denna storleksklass. År 1935 hade hela antalet fartyg ökats till 14,923 och tontalet vuxit till 1,566,000. På fartyg över 160 ton kommo 8.3 procent av antalet men ej mindre än 40.4 procent, om man ser till tonnaget. Stegringen från år 1934 motsvarade 0.5 procent respektive 2.4 procent och från år 1933 1.4 respektive 5 procent. Det är av intresse att konstatera, att sistnämnda procenttal är lika stort som procenttalet för utlandstrafikens ökning under samma år.

Den skeppade godsmängden å farledssträckan Ström—Göteborg uppgick år 1917 till 1,196,000 ton men år 1935 till ej mindre än 2,030,000 ton; en ökning sålunda av omkring 59 procent. Av summan lastton motsvarade den »uppgående godsmängden» år 1917 28.1 procent och år 1935 50.8 procent.

Av de anförda uppgifterna framgår icke blott, att trafiken från tiden för farledens ombyggnad högst avsevärt ökats utan jämväl, och vilket i förevarande sammanhang är av särskild betydelse, att de större fartygens antal i trafiken relativt kraftigast tillvuxit; enligt senaste redovisning motsvarar den drygt 40 procent av hela trafiken efter fartygstonnaget räknat.

Kollegium har från vattenfallsstyrelsens kanal- och fastighetsbyrå fått mottaga uppgift rörande trafiken år 1935 å nämnda farledssträcka med fartyg av olika djupgående. Härav framgår, bland annat, att under år 1935 439 fartyg med större djupgående (med full last) än 4.30 meter trafikerat sträckan. Härvid har bortsetts från fartyg, som endast passerat delar av densamma. Av nämnda antal kommo 262 fartyg i gruppen 4.31—4.40 meter, 49 fartyg i gruppen 4.41—4.50 meter, 100 fartyg i gruppen 4.61—4.70 meter, 2 fartyg i gruppen 4.91—5 meter och slutligen 26 fartyg i gruppen 5.31—5.40 meter. Motsvarande statistik för år 1936 är ännu icke tillgänglig; dock hade enligt uppgift kunnat konstateras, att fartyg om mellan 4.40 och 4.50 meters djupgående hade förekommit i större utsträckning 1936 än 1935.

Kommerskollegium anför härefter beträffande vattenfallsstyrelsens föreliggande framställning:

Med hänsyn till vissa i framställningen lämnade upplysningar rörande djupförhållandena i farleden kan det antagas, att även vissa av fartygen i gruppen 4.31—4.40 meter icke alltid kunnat tillfullo utnyttja sin lastkapacitet. Förutsättningarna för ett fullt rationellt och ekonomiskt utnyttjande av fartygen har uppenbarligen varit än mindre i de övriga förutnämnda grupperna och minst i gruppen 5.31—5.40 meter, som dock såsom nyss nämnts omfattat ett så förhållandevis stort antal som 26 under ett år. Redan de nuvarande faktiska förhållandena synas kollegium sålunda tala för att åtgärder vidtagas för en farledsförbättring, i den mån en sådan kan åstadkommas för kostnader, som stå någorlunda i proportion till nyttan av förbättringen. Den alltjämt fortgående utvecklingen mot större fartygsenheter, betingad såväl av en ökad godsmängd i och för sig som i synnerhet av den direkta utlandsskeppningens hastigt tillväxande andel i trafiken, synes kollegium — om än den nationalekonomiska nyttan av en fördjupning av farleden till 4.5 meter (»farledsdjup») på sätt vattenfallsstyrelsen föreslagit svårligen låter sig siffermässigt uppskattas — väl motivera, att fördjupningen kommer till utförande, helst som de därmed förbundna kostnaderna synas kunna hållas avsevärt nere, därest såsom förslaget förutsätter arbetet kommer till utförande i samband med de pågående egentliga regleringsarbetena beträffande sjön Vänern.

Styrelsen har alternativt upptagit till dryftande frågan om en fördjupning av farleden med ytterligare 0.1 meter till 4.6 meter, varigenom överensstämmelse skulle åvägabringas med vattendjupet i Vänern, såtillvida som detta efter regleringen »med undantag för vissa i allmänhet kortvariga torrperioder blir tillräckligt för fartyg med ända till 4.6 meters djupgående». De skäl, på vilka styrelsen ansett sig icke nu kunna förorda ett förslag med sålunda angiven innebörd, finner jämväl kollegium bärande. Upplysningsvis vill kollegium meddela, att enligt vad kollegium under hand från styrelsen inhämtat, den kostnadsökning, utöver beräknade 200,000 kronor för farledens fördjupning från ett »farledsdjup» av 4.5 meter till ett motsvarande djup av 4.6 meter, som skulle föranledas av arbetets utförande utan samband med nu pågående regleringsarbeten, torde kunna begränsas till omkring 100,000 kronor, under förutsättning att viss av styrelsen för sistnämnda arbeten disponerad attiralj även fortsättningsvis står till styrelsens förfogande, så att fördjupningsarbetets utlämnande på entreprenad icke behöver förekomma.

Under åberopande av det anförda tillstyrker kommerskollegium vattenfallsstyrelsens förevarande framställning.

*Riksräkenskapsverket* har den 29 januari 1937 avgivit utlåtande i ärendet med avseende å det av vattenfallsstyrelsen föreslagna sättet för finansieringen av ifrågavarande kanalarbeten och därutinnan anfört:

Enligt vattenfallsstyrelsens föreliggande framställning skulle medel behöva anvisas för vissa muddringsarbeten i Göta älv. De ytterligare anslag, som ur farledsintressets synpunkt skulle vara erforderliga, uppgå enligt styrelsens beräkningar allt efter arbetets omfattning till 100,000 kronor för 4.4 meters farledsdjup, till 300,000 kronor för 4.5 meters farledsdjup samt slutligen för ett farledsdjup av 4.6 meter till 500,000 kronor. Enligt styrelsens förslag skulle kostnaderna för arbetena bestridas av Trollhätte kanalverks förnyelsefond. Med hänsyn till fondens storlek och uppgifter ansåge sig styrelsen emellertid ej kunna ifrågasätta större anslag ur densamma än 300,000 kronor för ändamålet.

Riksräkenskapsverket får med anledning härav erinra, att till kanalverkens förnyelsefond hittills verkställts avsättningar för förnyelse av farleden i Göta älv med allenast ett obetydligt belopp. Förnyelsefonden torde sålunda rätteligen icke kunna disponeras för ändamålet.

Såsom av framställningen framgår är avsikten med ifrågavarande arbeten att möjliggöra ett bättre utnyttjande av Trollhätte kanal. Kostnaderna för arbetenas utförande måste alltså komma att innebära en kapitalinvestering. För en dylik kapitalinvestering kunna medel erhållas antingen genom att anslag för ändamålet anvisas under utgifter för kapitalökning eller genom att till styrelsens förfogande stående likvida medel disponeras för arbetenas utförande.

Beträffande sistnämnda finansieringsmetod har riksräkenskapsverket i ett utlåtande den 3 februari 1936 angående inköp av Näs kraftstation (återgivet i proposition 1936: 117) anfört följande: »Vattenfallsstyrelsen har i fråga om den för inköpets finansiering erforderliga medelsanvisningen framhållit, att medel för inköpet helt eller delvis kunna erhållas genom att viss del av vattenfallsstyrelsens för kraftstationsrörelsen avsatta förnyelsefondsmedel placeras i detta nyförvärv. Riksräkenskapsverket får i anledning härav erinra, att en dylik placering av förnyelsefondsmedel allenast innebär, att de likvida medel, vilka uppkomma i samband med avsättning till förnyelsefond, placeras i räntebärande anläggningar. Förnyelsefondens storlek rubbas icke genom

ett dylikt förfaringssätt. Däremot kommer vattenfallsverkens utlåning till riksgäldskontoret att minskas med motsvarande belopp. Riksräkenskapsverket, som jämlikt Kungl. Maj:ts uppdrag har att verkställa utredning rörande användningen och placeringen av de affärsdrivande verkens förnyelsefonder och därmed sammanhängande spörsmål, har för sin del icke funnit anledning till erinran mot att det nu ifrågavarande inköpet finansieras med till vattenfallsstyrelsens förfogande stående likvida medel.»

Med hänsyn till, slutar ämbetsverket, att kanalens inkomster för närvarande icke medgåve full förräntning av det i denna nedlagda kapitalet borde, därest anslag för nu ifrågavarande ändamål anvisades, detta utgå av skattemedel och, därest verkets likvida medel disponerades, dessa avskrivas på kort tid genom ökad avsättning till kanalverkens förnyelsefond.

Med anledning av vad riksräkenskapsverket sålunda yttrat har *vattenfallsstyrelsen* i utlåtande den 6 februari 1937 anfört:

I sitt utlåtande har riksräkenskapsverket uttalat, att, därest förnyelsefondsmedel tagas i anspråk, dessa böra ersättas på kort tid genom ökad avsättning till kanalverkets förnyelsefond.

Ett dylikt förfarande är i full konsekvens med den finansieringsmetod, som vattenfallsstyrelsen tidigare med Kungl. Maj:ts medgivande tillämpat beträffande sådana kompletterings- och utvidgningsarbeten, vilka av särskilda skäl ansetts böra bestridas med förnyelsefondsmedel. Vattenfallsstyrelsen är därför i princip ense med riksräkenskapsverket om detta förfarandes tillämpning även i förevarande fall.

Den till muddrings-, schaktnings- och bergssprängningsarbeten hänförliga ökning med 80,000 kronor av den årliga avsättningen till Trollhätte kanalverks förnyelsefond, som på styrelsens förslag beslutats i samband med Kungl. Maj:ts fastställande av statens vattenfallsverks driftkostnadsstat för år 1937, har emellertid delvis varit avsedd att möjliggöra bekostandet med förnyelsefondsmedel av sådana arbeten som de nu ifrågavarande. Genom nämnda ökade avsättning skulle den till 300,000 kronor beräknade kostnaden för dessa arbeten vara ersatt inom fyra år.

Departementschefen.

Av vattenfallsstyrelsens föreliggande framställning och de utav kommerskollegium beträffande trafiken å Trollhätte kanal lämnade uppgifterna synes framgå att det nuvarande farledsdjupet i kanalen, vilket medgiver framförande i allmänhet av fartyg med ett djupgående av 4.4 meter, icke kan anses tillfredsställande med hänsyn till trafikens behov. Redan en mindre fördjupning av farleden på de grundaste platserna skulle medföra väsentliga fördelar för trafiken. Kungl. Maj:t har ock genom beslut den 30 december 1936 för ifrågavarande ändamål ställt till vattenfallsstyrelsens förfogande ett belopp av 100,000 kronor ur Trollhätte kanalverks förnyelsefond. Med anlitande av detta belopp skulle, såsom av den numera i styrelsens skrivelse den 11 januari 1937 meddelade utredningen framgår, kunna utföras de arbeten, varigenom Trollhätte kanal praktiskt taget hela året skulle kunna befaras av fartyg med 4.4 meters djupgående.

Vattenfallsstyrelsen har nu framlagt två alternativa förslag till ytterligare fördjupning av kanalen. Det första alternativet innefattar en sådan fördjupning av farleden, att fartyg med 4.5 meters djupgående skulle kunna trafikera

kanalen praktiskt taget hela året, och skulle draga en kostnad av 200,000 kronor utöver nyssnämnda anvisade belopp av 100,000 kronor. I det andra alternativet innefattas arbeten till en ytterligare kostnad av 200,000 kronor, avseende arbeten till fördjupning av farleden till 4.6 meter. Vattenfallsstyrelsen har för sin del av kostnadsskäl förordat det förra alternativet, och kommerskollegium har tillstyrkt detta förslag. Vattenfallsstyrelsen har tillika framhållit, att, därest de för fördjupning av farleden i fråga erforderliga arbetena komma till utförande i samband med de nu pågående rensningsarbetena i Göta älv för huvudreglering av Vänern, kostnaden för fördjupningsarbetena skulle bliva avsevärt lägre än om arbetena utföras såsom särskilt företag.

Vad beträffar finansieringen av de sålunda förordade arbetena har vattenfallsstyrelsen, som framgår av den lämnade redogörelsen, för sin del tänkt sig, att förnyelsefondsmedel skulle få tagas i anspråk härför. Riksräkenskapsverket har häremot erinrat, att förnyelsefonden rätteligen icke torde kunna disponeras för ändamålet, enär hittills verkställts avsättning till förnyelse av farleden i Göta älv med allenast ett obetydligt belopp, samt för sin del förordat antingen anvisande av anslag, att utgå av andra statsinkomster än lånemedel, eller ock disponerande för ändamålet av likvida medel, som stå till vattenfallsstyrelsens förfogande och uppkommit genom avsättningar till Trollhätte kanalverks förnyelsefond.

Till detta sistnämnda förslag har vattenfallsstyrelsen i sitt utlåtande den 6 februari 1937 i princip anslutit sig men, såsom av utlåtandet framgår, icke ansett att ifrågavarande investering skulle öka Trollhätte kanals bokförda värde. Trollhätte kanal har, såsom förut nämnts, icke på åtskilliga år kunnat genom kanalinkomster förränta det investerade kapitalet. Då de ökade belopp, som, enligt vad förut sagts, numera på vattenfallsstyrelsens förslag avsättas till förnyelsefonden, torde vara tillräckliga att bära här ifrågavarande kostnader, utan att något nödvändigt underhålls- och förnyelsearbete behöver eftersättas, och då en uppskrivning av det bokförda värdet på en anläggning, som redan förut lämnar en minimal ränta på investerat kapital, helst synes mig böra undvikas, har jag vid övervägande av vad i ärendet förekommit funnit mig kunna tillstyrka, att de av vattenfallsstyrelsen föreslagna arbetena för en kostnad — utöver redan anvisade medel — av 200,000 kronor komma till utförande samt att för bestridande av nämnda belopp tagas i anspråk medel ur Trollhätte kanalverks förnyelsefond.

Då en sådan disposition av förnyelsefondsmedel icke torde kunna anses stå i full överensstämmelse med grunderna för dylika medels användande, torde ärendet böra underställas riksdagens prövning.

Innan jag gör framställning i berörda hänseenden torde jag få något uppehålla mig vid förutnämnda rensningsarbeten i Göta älv för huvudreglering av Vänern. Den i det föregående återgivna sammanställningen rörande kostnaderna för dessa arbeten jämte de nyss omhandlade kanalarbetena företer vissa, delvis betydande avvikelser beträffande rensningsarbetena från de tidigare meddelade och i årets statsverksproposition (utgifter för kapitalökning,

bil. 5, sid. 94—95) återgivna kostnadsberäkningarna. I sin i statsverkspropositionen återgivna skrivelse i ämnet meddelade vattenfallsstyrelsen, att erforderliga detaljundersökningar dåmera i stor utsträckning verkställts och att rensningsarbetena på grund därav till läge och omfattning justerats; totalkostnaderna beräknades dock kunna begränsas till det tidigare angivna beloppet. Med avseende å de sålunda gjorda justeringarna har vattenfallsstyrelsen i anslutning till nyssnämnda sammanställning meddelat följande.

Beträffande de ifrågasatta rensningarna vid Åkerström, som voro avsedda att omfatta bortsprängning invid högra älvstranden av stora bergmassor efter torrläggning inom fångdamm, visade modellförsöken, att tillräckligt goda strömförhållanden kunde ernås, om man i stället utförde en avsevärt mindre rensning mitt i själva strömfåran, där farleden går fram. De tidigare preliminära undersökningarna hade visat, att så ej kunde ske utan mycket dyrbara undervattenssprängningar. Vid de nya, definitiva undersökningarna, vilka företagits med tekniskt mera fulländad borrmateriel, har det framgått, att bottnen ej utgöres av berg utan av hård pinnmo med inblandning av stor sten. Genom de ombyggnader och förstärkningar, som under de sista åren ägt rum med styrelsens mudderverk, kunna sådana mycket hårda massor på stort vattendjup borttagas för måttlig kostnad. Genom dessa omständigheter hava förutsättningarna i fråga om arbetena vid Åkerström ändrats i så hög grad, att kostnaderna beräknats nedgå med 500,000 kronor.

Även vid Flottbergsströmmen hade man tänkt sig att utföra arbetena för att vidga älvens sektionsarea genom omfattande bergssprängning efter torrläggning inom fångdamm. Efter utförda detaljundersökningar visade det sig, att den erforderliga sektionsutvidgningen även här billigast kunde åstadkommas utan torrläggning inom fångdamm genom rensningar och undervattenssprängningar i direkt anslutning till älvfåran med användande av de bättre anordningar för undervattensarbeten, varöver styrelsen nu förfogar. Då sålunda fångdammskostnaden skulle bortfalla och priset för sprängning av undervattensberg av nyssnämnda anledning kunnat räknas lägre än tidigare, hava kostnaderna för arbetena vid Flottbergsströmmen kunnat beräknas bli minskade med 220,000 kronor.

Slutligen har framgått, att muddringen vid Stallbacka genom det lägre à-priset med det förstärkta mudderverket kan utföras för en kostnad, som med 55,000 kronor understiger det tidigare beräknade.

De för arbetena vid Hanström (Röda Berget) och Prästtenarna utförda modellförsöken hava visat, att arbetenas omfattning på dessa båda platser varit lämpligt avvägda i den första planen. De förut angivna kostnaderna för dessa platser synas också kunna bibehållas.

Totalt skulle sålunda på de ursprungligen avsedda rensningskostnaderna uppstå en besparing av 775,000 kronor. Undersökningarna hava emellertid givit vid handen, att rensningar också behöva utföras på en del andra platser. Infarten norrifrån till Ströms sluss är enligt styrelsen redan nu ganska besvärlig för sjöfarten på grund av en där förefintlig krök på farleden samt sidoströmning mot älvens huvudfåra. Dessa svårigheter skulle bli ökade vid till-

fällen, då den större högvattentappningen förekommer, varför farledskröken ovanför slussen enligt styrelsens mening bör borttagas. Kostnaderna härför beräknas till 202,000 kronor.

Såsom i förenämnda skrivelse den 11 januari 1937 anförts, kan trafik å Trollhätte kanal alltid äga rum med fartyg om 4 meters djupgående och trafikerande fartyg kunna under vissa perioder få hava ett djupgående av 4.4 meter. För att dessa större fartyg även vid liten vattentappning efter regleringen skola kunna passera farleden lika ofta som nu erfordras undervattenssprängning å åtta stycken grund på sträckan Ström—Gläfsnäs, varav sju tidigare blivit avsprängda i samband med kanalens ombyggnad, samt muddring av pinnmo och lera på några platser i farleden på sträckan mellan Ström och Tjurholmen. Inalles beräknas kostnaderna för dessa arbeten, utförda med styrelsens moderna anordningar för undervattensarbeten, komma att uppgå till 573,000 kronor.

Totalkostnaderna för rensningsarbetena i Göta älv hålla sig sålunda, trots att arbeten komma att företagas på åtskilligt flera platser än man ursprungligen avsett, inom den förut angivna summan, 2.4 miljoner kronor, såsom närmare framgår av den till skrivelsen av den 11 januari 1937 fogade, i det föregående återgivna tablån.

Vattenfallsstyrelsens sålunda lämnade uppgifter om ändringar i arbetsplanen och kostnaderna för rensningsarbeten i Göta älv för huvudreglering av Vänern föranleda icke någon erinran från min sida.

Under åberopande av det förut anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

> att till förutnämnda arbeten till fördjupning av Trollhätte kanal, avseende att möjliggöra trafik av fartyg med 4.5 meters djupgående, må tagas i anspråk ett belopp av 200,000 kronor ur statens vattenfallsverks förnyelsefond.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Sigrid Linders.*