

Nr 16

Av herr **Wahrendorff m. fl.**, om utredning rörande byggandet av en ny kanalled mellan Vänersborg och Uddevalla.

Frågan om en förbättrad och säkrare kanalled emellan vår största insjö Vänern och Västerhavet har sedan åtskilliga år tillbaka varit aktuell. Denna aktualitet har ytterligare markerats genom de upprepade jordskred, som inträffat under den senare tiden, varigenom trafiken via sjöfartsleden tidvis helt avbrutits.

För de stora västsvenska landområden som gränsa till Vänern, eller det s. k. vänerbäckenet, med dess betydande industrier och råvarutillgångar utgör sjöfartsleden emellan Vänern och Kattegatt ett oumbärligt livsvillkor. Det väldiga ekonomiska och industriella uppsving som kännetecknat utvecklingen inom berörda områden under de senaste decennierna kan utan överdrift till mycket stor del tillskrivas nybyggnaden och moderniseringen av Trollhätte kanal åren 1910 och 1916. En ytterligare utbyggnad och effektivisering av sjöfartsleden Vänern—Västerhavet, med en ökad trafikkapacitet som snabbare, billigare och säkrare kan förmedla de växande varutransporterna från och till vänerområdet, skulle utan tvekan starkt bidra till näringslivets framtida snabbare utveckling inom detta omfattande område.

Nationalekonomiskt sett har kanalleden i fråga tillfört landet mycket stora ekonomiska värden. Genom denna direkta transportled ha betydande råvarutillgångar med tillförsel från floddalar i vidsträckta förgreningar långt inne och norrut i landet kunnat tillgodogöras och förädlas. Högt uppdrivna industrier av betydande storlek och fulländning särskilt på skogsförädlings- och metallindustriens områden ha växt fram i ständig utveckling. Det ekonomiska utbytet för hela landet av detta näringsliv kan ej överskattas, men det är i hög grad beroende av att kommunikationerna och särskilt då sjöfartstransporterna äro förhållandevis billiga samt att produkterna kunna utfraktas eller importeras genom direkttransporter utan fördyrande omkostnader och tidsspillan.

Särskilt gäller detta varuutbytet med utlandet från och till vänerhamnarna med dess växlande exportvolym av skogsprodukter och industrivaror tillika med importen av olika förnödenheter, särskilt då det stegrade behovet av industriella råvaror och fossila bränslen, framför allt oljor. Bland exportvarorna intar järnmalmen en betydande storleksordning. Planer föreligga dessutom att inom området öka järnsmältningen med en masugnsanläggning på 100 000 ton. På grund av den kraftigt stegrade skogstillgången inom vänerbäckenet, särskilt dess sydöstra del, är en betydande utbyggnad av

cellulosaindustrien ofrånkomlig. Av avgörande betydelse är alltså att kanaleden kan betjäna fartyg av sådan storlek att fraktkostnaderna för utlandstrafiken bli ekonomiska och att direktförbindelse vid behov kan nå även på stora transoceana avstånd.

Den fraktvolym som årligen passerar genom trollhätte- och götaälvleden är även för svenska förhållanden av dominerande storlek.

Den officiella kanalstatistiken visar för år 1956 bl. a. följande:

Trafikens totala omfattning utgjorde	2 562 000	godston
Därav trafik till och från utlandet	1 519 661	»
Utrikeshandelns andel	59,3	%
Därav fraktat på utländska fartyg	44,2	%

Åren 1926—1928 utgjorde utrikeshandelns andel endast 22,6 % och de utländska fartygens 16,4 %.

I kanalavgifter ha år 1956 influtit 3 724 728 kronor. Med stöd av verkställda utredningar har den industriella utvecklingen beräknats öka fraktvolymen inom de närmaste 15—20 åren med 1 à 1 1/2 milj. godston. Till övervägande delen torde denna ökning ligga på exporten och importen eller den s. k. översjö- och transoceana trafiken. Förutsättningen härför är dock, såsom förut framhållits, att sjöfartsleden kan betjäna fartygsstorlekar av upp till eller över 4 000 ton. De fartygstyper, vilka nu trafikera trollhätteleden, äro till alldeles övervägande delen av storlek under 2 000 ton, en storlek som då det gäller översjötrafiken på grund av olika omständigheter visat sig alltmer oekonomisk och torde vara dömd att minskas eller försvinna. Tendensen under de senaste åren visar också att det svenska tonnaget går mot en kraftig ökning i storlek och lastdryghet. Statistiken visar dessutom att vänerfrakterna börja att övergå till utländska småfartyg med deras billigare omkostnader, en tendens som det bör vara ett svenskt intresse att söka motarbeta.

Det kan emellertid nu konstateras att en nödvändig utveckling och rationalisering av trafiken på vänerhamnarna på ett avgörande sätt hindras av de uppenbara brister som vidlåda trollhätteleden och framför allt den alldeles för grunda och för trånga samt för rasrisker alltmer utsatta götaälvfåran. Snara åtgärder äro därför ofrånkomliga för att åstadkomma en förbättrad och säkrare sjöfartsled.

Värdet av direkta sjöförbindelser från och till det omfattande råvaru- och industriområdet i vänerbäckenet, vilket av sakkunniga betecknas såsom ett av de största i Europa, har av sakkunniga beräknats till betydande årliga belopp. Besparingen per godston i direkt trafik Vänern till och från utlandet angives sålunda till 20 kr. och till västkusthamn till 10 kr. per ton. Med en nuvarande fraktvolym på utlandet av 1,5 milj. ton gör detta 30 milj. kr. och med 1,1 milj. ton på västkusthamn, 11 milj. kr. eller summa *besparade* fraktkostnader 41 milj. kr. årligen. Vid en framtida ökning av trafiken med 1 à 1 1/2 milj. ton kan denna besparing väntas stiga ytterligare till bortemot 60 milj. kr. per år. Att märka är, att det härvid rör sig om frakt, vilken icke

kan utan starkt ökade kostnader bl. a. för omlastning betjänas av järnväg. Om man kapitaliserar dessa besparingsbelopp efter 5 % ränta så skulle sjöfartsledens nuvarande värde motsvara ett förräntat kapital av 820 milj. kr. och vid framtida ökning av trafiken över en miljard kr. Detta sett ur samhällsekonomisk synpunkt.

Kanalleden Vänern—Göteborgs hamn har nu en längd av 82 km, varav 10 km utgöra konstgjorda kanalsträckor. Sjöfartsleden följer alltså själva älvfåran på en sträcka av 72 km. Det är å denna del av kanalen som de senaste årens katastrofala jordras inträffat med därav följande totalstopp i trafiken.

Kanalslussarna äro dimensionerade med en längd av 90 m, en bredd av 13,7 m och för ett fartygsdjup av 5 m. Seglationsdjupet i själva älvfåran medgav dock från början endast ett fartygsdjup av 4 m. Men detta har med åren ökat så därhän att fartyg intill 4,6 m djupgående numera kan medgivas att passera. Denna fördjupning torde dock vara en bidragande orsak till de inträffade jordskreden.

De största fartyg, som nu kunna passera med full last, utgöra 2 000 ton dw. Men även fartyg på upp till 2 600 ton dw kunna färdas, dock under villkor att de icke äro fullastade. Detta medför för såväl sjöfarten som befraktare stora ekonomiska förluster. En ytterligare ekonomisk belastning uppkommer genom den fartbegränsning och tidsförlust som passerandet av den 72 km långa och alldeles för trånga älvfåran framtvingar. Härtill kan läggas att götaälvfåran är mycket utsatt för dimma och att hela sträckan 72 km icke kan passeras vid dagsljus under den mörkaste delen av året utan övernattning och ankring. På ett enda fartyg kan denna tidsförlust medföra en extra kostnad av 2 000 à 2 500 kr. per dygn.

En fördjupning av götaälvleden från nuvarande 4,5 m till exempelvis 6 à 7 m för att därigenom medge en mera ekonomisk sjötrafik har länge diskuterats och varit föremål för undersökningar. En dylik fördjupning med förstoring av slussarna ställer sig dock oerhört dyrbar. Härtill kommer att en fördjupning av själva älvfåran torde, enligt de erfarenheter man redan har, med säkerhet komma att utlösa nya katastrofala jordskred.

Götaälvdalen synes långa sträckor bestå av blålera på sluttande berggrund, vilka lerlager vid en fortsatt urholkning av älvbotten och vid en växande kanaltrafik med större fartyg sannolikt komme att sättas i rörelse och flyta ut i älven. Denna risk ökas ytterligare genom den å bägge sidor om älven tilltagande tunga lastbilstrafiken med därav följande vibrationer i lerlagren, som måste bidra till att öka faran.

På grund av föreliggande omständigheter torde en projekterad uppmuddring och fördjupning av Göta älvs kanalled böra avföras ur diskussionen.

Samtidigt måste konstateras att götaälvleden såsom enda sjöfarts- och vattenavtappningsled från Vänern i sitt nuvarande skick företer uppenbara brister och innebär betydande risker. De förluster som uppkomma vid en eventuell längre tillkorkning av Göta älv för såväl befolkning, industri och handel som sjöfart i berörda områden kunna beräknas till enorma

värden. Enbart genom surteraset, som avstängde sjötrafiken ca en månad, beräknades enbart näringslivets förluster uppgå till mellan 1,7 och 2,15 milj. kr. Härtill komma sjöfartsförlusterna, som beräknades till 2 787 000 kronor, tillika med de stora störningarna i näringslivet som måste representera betydande summor. De samlade förlusterna för endast en månads trafikstopp torde kunna angivas till 5 à 6 milj. kr. Vid götaraset i somras inestängdes över ett nittiotal fartyg i Väneren, varav ett stort antal för utländsk trafik.

Ännu flera månader efter det senaste raset utgjorde väneravtappningen endast en del av tillrinningen, med påföljd att Vänerens vattennivå i mitten av oktober 1954 befann sig 40 à 50 cm över den högsta gräns som fastställts i vattenrättsdomen. Följden har blivit att stora strandområden och odlad jord då stod under vatten och att stora skador tillfogats jordbruket utöver vad den onormala nederbörden redan åtstadkommit. Kringliggande industrier och bebyggelse hotas nu allvarligt av översvämningar. Med en viss rädsla frågar man sig vad som skulle bli följden för vänerområdet därest ett nytt ras inträffade, som återigen stängde avtappningen, eller följderna för Göteborg och dess vattenförsörjning därest lermassorna måste spolats utför älven.

Då en uppmuddring av götaälvfåran till nödigt djup och behövlig storlek synes möta så gott som oöverstigliga ekonomiska och geologiska hinder och tillsammans med en ombyggnad av slussarna draga mycket omfattande kostnader, så synas andra lösningar av sjöfartsleden Väneren—Kattegatt böra undersökas.

Härvid träder den gamla frågan om en ny kanalled från Vänersborg till Uddevalla i förgrunden. Denna fråga var redan 1908 föremål för utredning och förslag.

Enligt förslaget 1908 skulle kanalen gå från Väneren över de sjöar som ligger i rad emellan Vassbotten strax söder om Vänersborg till Uddevalla. Längden av denna kanal skulle endast bli ca 25 km, alltså en mycket kort kanal eller endast en tredjedel av den mycket besvärliga götaälvfåran. Men därmed skulle uppnås en snabb och möjligen isfri direktförbindelse med isfri hamn mot Västerhavet och en betydande vinst i tid och effektivitet erhållas. Kostnaden för denna kanalled beräknades år 1908—1909 till omkring 76 milj. kr. för ett fartygsdjup av 7 m alltså ca 3 m större djup än trollhätteleden.

Nu är det uppenbart att kostnaden för ett sådant företag möjligen har flerdubblats sedan 1908. Men å andra sidan har tekniken även gett oss andra resurser i maskinella hjälpmedel för arbetets verkställande än som stode vattenbyggarna till buds år 1908, då arbetet i stor utsträckning måste ske för hand. Det är givet att ett så kostnadskrävande företag icke kan fotas på en direkt förräntning genom kanalavgifter. Men här föreligger en fråga av så stor samhällelig räckvidd för hela den kommande utvecklingen både inom landet samt detta stora råvaru- och industriområde med en befolkning på bortemot 1 milj. människor, att man härvidlag måste lägga samhällsekonomiska synpunkter på frågan. Den framtida utvecklingen torde

komma att utvisa att kapitalinvesteringen i fråga innebär en vinst för såväl nationen i sin helhet som även för de stora inlandsområden som beröras av sjötrafiken på Vänern.

Den fråga som berörts här ovan är emellertid av så omfattande beskaffenhet, betydelse och räckvidd att den omedelbart bör upptagas till ingående och allsidig utredning. Denna utredning bör taga sikte ej blott på trafik och ekonomiska förhållanden utan även på inverkande strukturella förändringar i olika avseenden, näringslivets utvecklingsmöjligheter inom berörda områden och slutligen de samhällsekonomiska värden som genom denna kapitalinvestering skulle kunna komma hela det svenska folkushållet till godo.

Med stöd av det anförda få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en skyndsam och allsidig utredning rörande byggandet av en ny kanalled av erforderlig storlek och lämplig sträckning emellan Vänersborg och Uddevalla.

Stockholm den 13 januari 1958

Harry Wahrendorff

Axel Rubbestad

C. O. Carlsson

J. Onsjö