

## Nr 436

Av herr **Hyltander m. fl.**, om utbyggnad av Göta kanal inom  
*Västergötland.*

(Lika lydande med motion nr 466 i Första kammaren)

### *Huvudsakligt innehåll*

Angående snabb utredning beträffande Göta kanals västgötadel med speciell uppmärksamhet på denna kanals sannolika godsmängder och trafikvinst, ombyggnadens avskrivningstid, värdet för turisttrafiken, beredskapen, lokaliseringen, trafiksäkerheten och belastningen på landsvägarna samt den internationella transportsamverkan, vilka synpunkter och värderingar enligt motionärernas mening ej fått tillräckligt utrymme och beaktande i 1961 års kanalutrednings betänkande (SOU 1967:32—33).

Efter studium av 1961 års kanaltrafikutredning har medborgarna i bygderna runt Vättern med oro konstaterat att utredningsmajoriteten icke bedömt det ekonomiskt motiverat bygga ut Göta kanals västgötadel. Genom alltför snäva direktiv har hänsyn icke tagits till vissa väsentliga faktorer, men utredningsmajoriteten synes även ha felbedömt det sannolika trafikunderlaget och trafikvinsterna.

Innan Göta kanals framtid avgöres är det därför nödvändigt att utredningen snabbt kompletteras och att kalkylerna justeras, främst i följande avseenden:

### *Sannolika godsmängder*

Utredningen har angivit godskvantiteten för det s. k. prognosåret 1980 till endast 260 000 ton, dvs. under 10 % av den totala transportvolymen i vätterområdet. Före andra världskriget transporterades på kanalen ca 470 000 ton per år, varav 280 000 ton även passerade Trollhätte kanal. Redan då var kanalens dimensioner otidsenliga och reducerade kraftigt de möjliga godskvantiteterna. Trafiken på Trollhätte kanal minskade ända till ombyggnaden 1916, men därefter tog kanalen icke endast igen det gods som tidigare hade försvunnit utan fick även en kraftig kontinuerlig ökning. Utredningen anger tillväxten av transportvolymen för hela landet till 1,5 à 3 % per år. Godsmängden på en kanal med tidsenliga dimensioner hade samtidigt ökat med åtminstone 1,5 % fram till prognosåret.

Vidare är det fel att som prognosår ta 1980, ty då kan en breddad kanal i bästa fall ha varit i bruk några få år. För en investering med en varaktighet av minst 40 år bör kalkylen tidigast baseras på år 1996. I kalkylen bör man då räkna med en godsmängd av ca 800 000 ton per år.

### *Avskrivningstiden*

Enligt gällande direktiv för statliga och kommunala investeringar räknas normalt med 40 års avskrivningstid för hamnar och kanaler, vilket även tillämpats i kalkylerna för Trollhätte och Södertälje kanaler. Utredningen har för Göta kanal skurit ned tiden till 25 år under påståendet, att paragrafbåtar icke kan beräknas användas längre tid i Vättern. Tabell 47 i bilagorna redovisar att medellasten på Trollhätte kanal 1960 endast var 390 ton. Fartygsstorleken på ett visst transportavstånd beräknas fördubblas på ca 50 år. Det finns därför fullgoda skäl att tillämpa åtminstone 40 års avskrivningstid på Göta kanal, varigenom årskostnaden för ränta och avskrivning sänks till 3,33 miljoner.

Sedan 1916 har Trollhätte kanal kunnat trafikeras med fartyg upp till 2 600 lastton. Trots detta har 93 % av antalet passerade fartyg varit under s. k. paragrafbåtsstorlek (lastkapacitet 1 000—1 200 ton). Det har således varit den lagom avpassade laststorleken och den kortare gångtiden som fällt utslaget.

### *Trafikvinster*

En fullständig granskning av utredningens uppgifter om trafikvinsterna har icke varit möjlig att göra, men vid senare utförd detaljgranskning av vissa poster har det visat sig att t. o. m. reservantens siffror varit för låga.

### *Turisttrafiken*

Full enighet råder om kanalens stora värde som turistled och att den därför bör upprustas, vilket för västgöotalinjen beräknas dra en kostnad av ca fyra miljoner kronor. Detta belopp bör då kunna frändragas i kalkylen, som med 40 års avskrivning kan reduceras med ytterligare 0,27 miljoner. Härefter återstår ca tre miljoner att förränta och amortera.

### *Beredskapssynpunkter*

Utredningen medger att den inte behandlat betydelsen från försvars- och beredskapssynpunkt av en kanalutbyggnad och anger som skäl härför att någon större effekt i detta hänseende erhålles först vid en utbyggnad även av östgöotalinjen. Detta gäller emellertid endast rent militära operationer. Däremot blir såväl civila som militära beredskapssynpunkter väl tillgodosedda genom en utbyggnad av enbart västgöotalinjen, som ger tillgång till hela vätterområdet för uppläggning av oljelager och depåer. Kanalen blir även av detta skäl synnerligen värdefull, även om det är svårt att direkt värdera i pengar.

### *Värde ur lokaliseringssynpunkt*

Utredningen har icke velat tillmäta Göta kanals utbyggnad någon näringsstimulerande effekt men väl framhållit de stora samhällsekonomiska vinsterna som tillgången till Trollhätte kanal innebär och att dessa kan be-

räknas öka. Att kanalens blotta existens trots dess otidsenliga dimensioner har hållit frakterna nere på vissa transporter inom vätterområdet är allmänt bekant. Det kan därför icke råda någon tvekan om att en kanal med tidsenliga dimensioner, på samma sätt som i många andra länder, kommer att erbjuda industrier, handel och jordbruk lägre frakter genom att man utan omlastning kan gå *direkt* till kontinentens kusthamnar och vidare genom deras kanalsystem till flertalet viktiga industricentra. Man får även en konkurrensfaktor av betydelse. I dagens hårda konkurrens måste ovillkorligen varje möjlighet att sänka kostnaderna tillvaratagas. Utredningen hade i andra länder lätt kunnat finna åtskilliga exempel på vad kanalerna betytt ur lokaliseringssynpunkt för att nu bortse från vad våra kanaler redan har betytt.

### *Trafiksäkerheten och vägbelastningen*

I vägnätet runt Vättern ingår vissa sträckor som är bland de högst belastade i vårt land. På trafiksäkerheten har satts enorma belopp, och trafikolyckorna förorsakar årligen stora förluster i människoliv, skadade och materiel. Just den tunga trafiken är ofta indirekt vållande till övervägande delen av dessa olyckor. Härtill kommer att den kräver väsentligt fördyrade anläggnings- och underhållskostnader, vilket inneburit att England, Tyskland och flera andra länder infört mycket hårda extra beskattningar på den tunga trafiken för att kompensera dessa kostnader. Den bebådade rationaliseringen av SJ kommer givetvis att ytterligare kraftigt öka belastningen på vägnätet. Tyskland har infört en kvotering så att högst 260 svenska lastbilar, inklusive transitotrafik, får åt gången befinna sig på tyska vägar. Denna övre gräns uppnås sedan länge ofta. Det kan därför icke vara fråga om vi skall ha vägtrafik eller kanaltrafik, utan det är nödvändigt att skyndsammast avlasta vägnätet, skapa en transportreserv och öka trafiksäkerheten.

### *Internationell transportsamverkan*

EEC:s ministerråd överenskom 1953 att i samarbete mellan de olika nationerna rusta upp och nybygga 12 kanaler av väsentligt gemensamt intresse. Målsättningen var att genomfartslederna skall ha en kapacitet av 1 350 tons fartyg. Företag utmed kanalerna har tack vare den fria konkurrensen i regel billigare frakter på *alla* transportmedel än övriga. EEC:s statistiska avdelning redovisar en ökning av kanaltransporterna under 15 år med 130 %, medan järnvägstransporterna samma tid ökat endast 46 %. Detta visar att kanalernas tid ingalunda är förbi.

Slutligen vill vi framhålla vikten av att utredningen sker snabbt och att på detta specialområde väl initierade personer engageras i utredningen, och som lämpliga experter vill vi nämna representanter för vätterdelegationen och Föreningen för inre vattenvägar.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställer vi,  
att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära  
en skyndsam utredning om möjligheterna att utbygga Göta  
kanals västgötalinje.

Stockholm den 24 januari 1968

		<i>Gunnar Hyltander (fp)</i>
<i>Gunnar Larsson (cp)</i> i Luttra	<i>Marta Lindberg (s)</i>	<i>Arne Blomkvist (s)</i>
<i>Henry Allard (s)</i>	<i>G. From (fp)</i>	<i>M. Berglund (fp)</i>
<i>Rolf Eliasson (h)</i> i Moholm	<i>Sven G. Andersson (fp)</i>	<i>Bengt Börjesson (cp)</i> i Falköping
<i>Per-Eric Ringaby (h)</i>	<i>Erik Larsson (cp)</i> i Öskeviksby	<i>Yngve Hamrin (fp)</i> i Jönköping
<i>Gustaf Svensson (cp)</i> i Vä	<i>Anders Forsberg (s)</i>	<i>Sigvard Rimås (fp)</i>
<i>Karin Wetterström (h)</i>	<i>David Gomér (cp)</i>	<i>Oscar Franzén (s)</i>