

Nr 624

Av fröken **Stenberg m. fl.**, om utredning angående Göta kanal.

(Lika lydande med motion nr 704 i Andra kammaren)

”Göta kanal är den i särklass internationellt mest kända svenska turistattraktionen. Vad den betytt och alltjämt betyder för svensk turistrekla-
m i utlandet är väl känt. En stor del av utlänningarna har säkerligen valt Sverige som turistmål på grund av möjligheten att företaga ifrågavarande kanalresa.”

Detta uttalande om Göta kanals betydelse som turistled gjordes av Vätterndelegationen i dess framställning den 7 april 1961 angående utbyggnad av västgötadelen av Göta kanal. I sitt under år 1968 avgivna yttrande över kanaltrafikutredningens betänkande angående Vänerns och Vätterns förbindelser med Västerhavet, SOU 1967: 32 och 33, betonade delegationen ytterligare Göta kanals betydelse som turistattraktion.

Angående den nuvarande ordningen kan följande förtjäna att särskilt omnämnas. Göta kanal ägs av Göta kanalbolag som stiftades genom Kungl. Maj:ts nådiga privilegium av den 11 april 1810. Staten äger inga aktier i Göta kanalbolag eller dess moderbolag, Göta kanalbolags intressenter AB. Vid kanalens byggande lämnade emellertid staten avsevärda ekonomiska bidrag i form av kontanta medel, arbetskraft genom kommenderad militär och upplåtelse av stora skogsområden. Staten har till i dag bibehållit ett speciellt ansvar för verksamheten. Som uttryck härför utses nämligen ordföranden i styrelsen av Kungl. Maj:t. Av de övriga fem styrelseledamöterna utses vidare en ledamot av fullmäktige i Sveriges riksbank och riksgäldskontoret, vilka också utser en av de tre revisorerna.

Göta kanals betydelse från turist- och rekreationssynpunkt bör ses i relation till utvecklingen på dessa områden. I fråga om rekreations- och fritidsverksamheten, för vilken tillgången till vatten och vattenleder redan nu spelar en betydande roll, kan man räkna med en fortsatt, allt kraftigare expansion. Ett mått på den väntade, allmänna tillväxten av denna verksamhet utgör antalet fritidshus i landet, vilket beräknas öka från för närvarande cirka 300 000 till minst det dubbla inom omkring fem år. Man får räkna med att det kommande, stora behovet av fritidsarealer o. d. inte kan tillgodoses enbart vid kusterna. Inlandsvattnen och inlandslederna kommer att få ökad betydelse.

Dessa utvecklingstendenser som kartlagts av 1962 års fritidsutredning styrks av bl. a. Svenska turistföreningens och Stockholms stads agerande.

Svenska turistföreningen, Stockholms stad och vissa andra kommuner har med hjälp av medel från bl. a. friluftsfonden under senare år längs kusterna och i Mälaren i samarbete vidtagit arrangemang i för närvarande 53 småbåtshamnar för att göra dessa till s. k. gästhamnar, där båtturister har möjlighet att proviantera, bunkra, övernatta och få sina båtar bevakade medan de gör utflykter till lands. Enligt från Turistföreningen inhämtad uppgift planeras denna verksamhet bli utökad till bl. a. Vätern, Vättern och Strömsholms kanal.

Det finns även all anledning att antaga, att ökningen av småbåtsantalet kommer att fortsätta under nu överblickbar framtid. Räknat från 1960 till 1970 beräknas utgifterna för inköp och drift av fritidsbåtar i Sverige komma att öka från i avrundade tal 200 miljoner kronor till 500 miljoner kronor per år, eller med omkring 150 procent mot cirka 80 procent när det gäller de totala utgifterna för resor.

Kanaltrafikutredningen föreslår i sitt betänkande att någon ombyggnad av västgötalinjen av Göta kanal ej skall komma till stånd. Detta torde enligt utredningen föra med sig att kanalen inom en relativt snar framtid får läggas ned såsom godstrafikled och endast bibehållas såsom farled för turist- och småbåtstrafik. Utredningen anser emellertid att kanaleden, inklusive östgötalinjen, bör moderniseras i den utsträckning som krävs för att fylla denna funktion. Vid denna rekommendation har utredningen utgått från att en eventuell utbyggnad av kanalen skall vara företagsekonomiskt lönsam. Till den del det kan vara ett allmänt intresse att kanalen hålles i drift såsom allmän trafikled, kulturminnesmärke etc. bör kostnaden härför enligt vår mening dock åvila staten. Det kan därutöver framhållas att eftersom staten svarar för kustfarledernas utprickning, belysning, upp- muddring etc. även de inre vattenvägarnas skötsel kan förjåna tillräckligt ekonomiskt stöd från det allmännas sida. Även småbåtstrafiken betalar icke oväsentliga belopp i drivmedelsskatt, vilka nu tillföres andra trafikmedel, främst vägarna.

Utredningen kan — enligt vår mening — inte sägas ha behandlat frågan om kanalens framtid med tillräckligt beaktande av miljö-, turist- och rekreationssynpunkter. Tilläggas bör även att Göta kanal har ett betydande värde ur historisk och kulturell synpunkt.

Mot bakgrund av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en kompletterande utredning om Göta kanals framtid där förutom ekonomiska aspekter

även miljö-, turist- och rekreationssynpunkter jämte kanalens historiska och kulturella värde beaktas.

Stockholm den 27 januari 1969

Gunvor Stenberg (m) Gudmund Ernulf (fp) Henrik Åkerlund (m)

Lars Schött (m) Holge Ottosson (m) Rolf Kaijser (m)

Elvy Olsson (cp) Ragnar Sveningsson (m)

Nr 625

Av herr **Strandberg**, om samordning av den civila och militära väderlekstjänsten.

(Lika lydande med motion nr 715 i Andra kammaren)

Stockholm den 28 januari 1969

Bertil Strandberg (m)

Nr 626

Av herr **Strandberg**, i anledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag till Trafiksäkerhetsforskning.

(Lika lydande med motion nr 719 i Andra kammaren)

Stockholm den 28 januari 1969

Bertil Strandberg (m)
