

Nr 1237

Av herr **Dockered**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 122, angående Vänerns och Vätterns förbindelse med Västerhavet.

Kungl. Maj:ts proposition nr 122 år 1969 till riksdagen angående Vänerns och Vätterns förbindelser med Västerhavet synes i sin helhet utan reservationer eller tillägg bygga på den starkt sjöfartsfientliga utredningen kring trafikekonomiska spörsmål av kanaltrafikutredningen av år 1961 vars ordförande var professorn i ekonomisk geografi i Göteborg *Sven Godlund* — på sin tid författare till en doktorsavhandling om busstrafikens framväxt och funktion. Till ledamöterna i utredningen hörde överinspektör Olof Järder i SJ och sjöfartsrådet Bengt Richard jämte näringslivets representanter Sven Torell och Arne Waller. Av dessa reserverade sig ledamoten Torell, och yttrade sig särskilt ledamoten Waller. Flera remissinstanser uttalade sig starkt kritiskt. Den ekonomiska utredning på vilken propositionen bygger är emellertid dessutom nu föråldrad.

Detta är desto allvarligare som det av kanaltrafikutredningen insamlade och siffermässigt bedömda materialet ligger till grund för alla lönsamhetsberäkningar. Den tyngst vägande invändningen mot detta material är att där förutsattes att huvuddelen av transportapparaten skall övertas av i första hand vägnätet på grundval av en så långtgående rationalisering att denna inte ens i dag är inom synhåll. Bland annat förutsattes ett boggietryck och en fordonslängd, som i dag inte är tillåtna ens på de bästa vägarna och som inte ens tio procent av vägnätet skulle klara. Därtill kommer att sådana fordon med de förutsatta 16 tons boggietryck (mot tillåtna 12) inte är betjänta av att en del av vägsträckan utgöres av motorväg. Mellanliggande bitar skulle fungera som oöverkomliga flaskhalsar, och dessa skulle — kanske — elimineras först mot slutet av århundradet. 15 kilometer motorväg har sagts vara en lika stor investering som en Uddevalla—Vänern-kanal, men i detta fall erfordras motorvägar om tiotals miles längd. På samma sätt förutsattes för järnvägarnas del fordonståg särskilt anpassade för snabb lastning och lossning med specialkonstruerade vagnar och en tågledning som nedbringats till en tredjedel. Dessa antaganden har sedan ställts mot en sjöfart utan tekniska förändringar och med föråldrade fartygstyper ehuru man måste ha känt till att både i USA, i Sovjet och på kon-

1 — *Bihang till riksdagens protokoll 1969. 4 saml. Nr 1237—1240*

inenten de inre sjötransporterna undergått en enorm teknisk utveckling med helt nya transportmetoder.

Att i detta sammanhang ens nämna det s. k. paragraffartyget om 500 ton brutto som någon sorts standard är helt irrelevant, och även om man räknar med större enheter har de förändrade lasthanteringsmetoderna ännu större betydelse än den skeppade kvantiteten. Samma sak gäller fartygens anpassning till andra transportleder och landtrafikmedel så att godset kan fraktas utan omlastning. Därtill kommer möjligheterna till en framtida fartygsstandard i anslutning till Europafartyget på de inre lederna liksom Lash-fartygen med transocean trafik med pråmar. En sådan anpassning förutsätter visserligen ej ett större djup i farlederna men väl längre och färre slussar. Olika faktorer inverkar alltså här på hela rationaliseringsfrågan i samband med kanaltrafik. Detta har varken i utredningen eller i propositionen beaktats på minsta sätt.

Nu är visserligen de i propositionen föreslagna åtgärderna i Trollhätte kanal av så ringa betydelse för kanalfrågans framtida lösning att propositionen inte kan sägas lägga hinder i vägen för nya planer. Även om de genomföres i föreslagen utsträckning, kan det senare visa sig lönsamt med en ny kanalförbindelse. Upprustningen av Trollhätte kanal behövs under alla omständigheter. Men detta innebär att man heller inte får se propositionen som ett slutligt avgörande i kanalfrågan. Enligt motionärernas åsikt måste kanaltrafikfrågan åter tas upp från nya utgångspunkter och då främst en undersökning göras om nya metoder för kanalbyggandet respektive den inverkan som sjöfartens tekniska utveckling måste få och som kanaltrafikutredningen inte beaktat.

I detta sammanhang erinras om hur reservanten Torell framhållit att han förgäves begärt ett studium av utländska nya kanalprojekt och deras förutsättningar, tyska och franska respektive Saima kanal.

Man måste se till de trafikuppgifter som de svenska sjötransportlederna kan få. Även i detta sammanhang finns nu väsentligt nytt att tillföra den svenska diskussionen. En särskilt förtjänstfull studie av hur en kanal med begränsad kapacitet påverkar näringslivet inom en region — framtidssynpunkter har över huvud taget inte ens diskuterats av kanaltrafikutredningen eller i propositionen — har gjorts av Tennessee Valley Authority i USA i en i slutet av 1966 utgiven rapport »Navigation and Economic Growth — Tennessee River Experience» jämte senare tillkomna bulletiner.

Kanaltrafikutredningen liksom propositionen utgår från en lönsamhet som bestäms av det befintliga näringslivet och dess transportbehov. Vid bedömningen har man inte räknat med utbyggnadens framtidseffekt. Det är anser man en faktor som inte låter sig beräkna. Kritikerna av detta ekonomernas sätt att resonera har emellertid hävdade att utan en sådan dynamisk framtidsfaktor blir varje beräkning av lönsamheten hos en kanalinvestering missvisande. Man får en tendens att tveka just inför de mest lönsamma al-

ternativen som oftast också är de mest kostnadskrävande. Den amerikanska undersökningen ger besked om detta. T. o. m. St Lawrence Seeway kan sägas vara en investering som från strängt ekonomiska utgångspunkter från början var ytterst diskutabel och med det svenska betraktelsesättet skulle den heller aldrig kommit till stånd. Vattenvägarna spelar en roll bara i de länder där man förstått att utnyttja dem och satt in dem i det större trafiksammanhanget. I Frankrike hade t. ex. med säkerhet motorvägsutbyggnaden måst gå snabbare till enorma kostnader om inte godsströmmen kunnat ske på förbättrade och delvis nya kanaler anpassade till en för dessa kanaler lämplig teknisk utveckling. Kanalinvesteringarnas roll som avlastare av gods från eljest ännu mer kapitalkrävande trafikgrenar har över huvud ej heller studerats i Sverige.

Förklaringen är säkert att det är svårt att finna pådrivande grupper i detta sammanhang. Av naturliga skäl kan man inte förutsätta att vägtransportörerna eller järnvägen skall ha intresse för en utredningsmetodik som visar på ökad lönsamhet för konkurrerande kanaltransporter. Metodiken har ju som nämnts stor betydelse härvidlag. Men, och det uppmärksammas mer sällan, inte heller sjöfarten är här 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 dock betecknande att de mest kritiska rösterna mot kanaltrafikutredningen kommer från näringslivet.

Samhället måste alltså göra en egen och oberoende bedömning från allmän synpunkt oberoende av partsintressen, vilka hittills dominerat diskussionen kring dessa frågor. Kanaltrafikutredningen hade i detta hänseende stark slagsida åt partsintressen, men förståelsen torde på senare tid ha ökat för samhällets behov av bättre kostnadstäckning inom i varje fall vägtrafiken samt behovet av att tung trafik ombesörjes med transportmedel som är särskilt lämpade härför. Detta talar i många sammanhang både till järnvägens och till sjöfartens fördel.

Alltför länge har transportstatistiken varit felaktig från dessa synpunkter. Regelbundet redovisas inrikes sjötransport som en stagnerande transportgren av obetydlig omfattning. Så är det dock inte. Den har bara ändrat karaktär så att den numera ingår i siffran över utrikes transport. Fortfarande är det dock inrikes transport om t. ex. en container transporteras med s. k. feederfartyg till Göteborg för omlastning till utrikes ort. I detta fall räknas dock transporten längs hela den svenska kusten som utrikes trafik. Om samma container med exportgods transporteras med järnväg blir den inrikes transport i statistiken. Detta är förklaringen till att man plötsligt en

svår vinter med avstängd sjöfart på Norrland får ett totalt ökat inrikes transportarbete helt ur intet. Detta intet representeras då av sjöfart som inte bokförts. Man bör betänka att vi är i färd med att bygga upp en inhemsk kustsjöfart med specialfartyg för att förse de stora terminalerna med gods som helt enkelt inte existerar i statistiken bara därför att godset går på export. Detta berör i hög grad kanaltrafiken på Väneren som dessutom får bidra med en ökad siffra för Göteborgs hamn därför att man betalar hamnavgifter där. Det är självklart att med denna statistik som bakgrund missförstånd om vad inrikes sjötransport är liksom dess roll i samhällets transportväsende måste uppstå.

Trafikpolitiken är inte bara den ena transportgrenens lönsamhet utan i lika hög grad en fråga om fördelning mellan de olika trafikslagen från samhällsekonomisk synpunkt. Detta kan sägas utan att ändra trafikpolitikens allmänna förutsättningar och krav på lönsamhet. Det är ju ändå staten som måste ta den ekonomiska bördan av transportinvesteringarna. I detta sammanhang är kanalinvesteringen på mycket lång sikt oslagbar, eftersom den en gång gjord är en alltid befintlig tillgång, icke utsatt för förslitning. Den kan bli olönsam utslutande beroende på att den inte motsvarar befintlig teknisk standardisering på sjötransportsidan. Men här har dock nu så mycket hänt på andra håll att riskerna inte är lika stora, som de var bara för ett par år sedan. Lösningen ligger nämligen i internationella överenskommelser om standard på vattenvägar och fartyg liksom de transporterade enheterna, d. v. s. den enskilda containern etc.

Eftersom propositionen nu bygger på en föråldrad utredning och de teknisk-ekonomiska undersökningar som förutsatts inte kan leda till nya beslut i kanalfrågan utan endast avser förbättringar i Trollhätteleden, måste enligt motionärerna hela denna fråga ytterligare utredas.

Många förslag har på senare tid framkommit, men de har t. ex. inte diskuterats och vägts mot vad den eljest nödvändiga snabbare utbyggnaden av vägnätet kommer att kosta. Inte heller har förslagens inverkan på järnvägstransporternas pris beaktats. Med alltför begränsad kapacitet på kanalen och även på vägsidan hamnar järnvägen i en monopolsituation beträffande det tunga godset, som i andra länder alltid lett fram till ett högre pris på transporten. Varför skulle det vara annorlunda i Sverige där man också måste förutsätta att järnvägen drivs efter företagsekonomiskt vedertagna principer? Järnvägen kan knappast klandras för detta.

Det kan nämnas att en av utredarna i kanaltrafikutredningen i år i småsjöfartsutredningen synes inta en annan ståndpunkt än i den tidigare utredningen — vilket är en logisk följd av den mindre sjöfartens utveckling. Han framhåller nu att för en förbättrad lönsamhet hos småsjöfarten bör bindningen till 500-bruttotonsgränsen luckras upp. Det finns anledning att nu räkna med större fartyg i denna sjöfart än tidigare. Den nuvarande

dräktighetsgränsen på 500 bruttoton bör falla bort och lån ges på nya grunder till 85 procent av fartygsvärdet. Den ringa tonnagestorleken inom småsjöfarten var emellertid tidigare ett inslag också i debatten om Vänerns och Vätterns förbindelser med Västerhavet. Sedan dess har för övrigt även Vänerflottan i stor utsträckning nybyggt och anpassats till moderna transporthanteringsmetoder.

Från Vänerrederiernas sida har man efterlyst uppgifter, om det enbart skall bli fråga om en fördjupning av farleden eller om även slussarna skall breddas. Behovet av större slussar är minst lika påträngande som fördjupningen av själva farleden.

I propositionen drar regeringen slutsatsen att Trollhätteleden ger en tillfredsställande transportkapacitet till samhällsekonomiskt lägre kostnad än en ny kanal mellan Uddevalla—Vänersborg. Även härvidlag måste många frågetecken sättas. En ny kanal får sin lönsamhet i hög grad påverkad av den metod som används för att bygga den. Det kan ifrågasättas om inte den för Uddevalla—Väner-kanalen valda sträckningen var den absolut dyrbaraste tänkbara med ingrepp i bebyggelse och besvärliga passager genom lerlager m. m. Även i det fallet blir dock underhållskostnaderna mindre än i en flodkanal eller av eljest erforderligt vägnät.

Den springande punkten är att kanaltrafikutredningen även i den nya kanalen räknade med alltför många små fartyg med en last om 1 100 ton dw, d. v. s. den tidigare nämnda paragrafbåtstypen. En sådan last medför att tidsbesparingen om fem timmar i den nya kanalen inte uppväger merkostnaden i förhållande till en utbyggd Trollhätteled. Man utgick från sammanställningen av produkterna från Vänerområdet för närvarande, eller rättare sagt för sex år sedan. Man räknade inte med vinst av åretruntsjöfart.

På den senare punkten krävs ett tekniskt omtänkande. Kanalen bör byggas som nivåkanal på Vänersidan. Då uppnår man samma effekt som för närvarande i Mälaren, där sjöfarten trots isläggningsen kan pågå året runt.

Ytterligare en förändring bör enligt förslag i motion I: 611 till årets riksdag vara att kanalen byggs helt i berg, särskilt som de geologiska förutsättningarna för sprängning är goda. Den bortsprängda massan för en kanal motsvarar hela landets behov av grus i ett par år och kan ge andrum för grusåsarna i Västsverige under avsevärd tid. Det har sagts att man dessutom skulle kunna få tillbaka halva kanalkostnaden, ett påstående som väckte kritik då man förklarade att sten från husbyggen i Göteborg var osäljbar. Det har dock visat sig att sprängsten från Göteborg kunnat exporteras till Holland, ca två miljoner ton. Likaså har det aldrig varit meningen att producera sprängsten, som fordrar krossanläggning. Med moderna metoder kan sprängningarna ske som vid gruvbrytning så att man redan vid sprängningen får berg med kornstorlek nästan ner till det vanliga gruset. Produkten grävs sedan fram med lastmaskiner. Metoden kan sägas ha kom-

mit till användning i Sverige vid kanalbyggande redan tidigare, nämligen vid byggandet av Lindökanalen i Norrköping. Stenen kunde efter sprängning muddras upp i prämar.

Det vill synas som om kanaltrafikutredningen inte alls har varit medveten om innebörden av att sådana metoder används. Det kan bero på bristande insikt hos vederbörande tekniker. Redan i sin utbildning har skilda tekniska experter preferenser åt olika håll, brobyggnad eller gruvteknik för att nämna ett par exempel. Man bör rimligen inte använda en betongexpert för bergsprängning. Kanske har vi under senare år fått en rad betongkassuner vid tunnelbyggen enbart av denna anledning även där gott berg funnits, trots att prisskillnaden sägs vara 350 000 kr. per meter för kassun mot 25 000 kr. per meter för bergtunnel.

Det är med andra ord inte kanalens längd utan byggnadsmetoden som avgör kostnaden. Därtill kommer terrängförhållandena, varvid utnyttjandet av sjöar kan innebära en komplikation och inte en hjälp. En kanal kan således mycket väl byggas billigare och med större slussar i berg mellan Vänersborg och Uddevalla än om man följer sjöarna.

Markförhållandena är emellertid besvärliga, varför en bergkanal bör förläggas längre norr ut, från den djupaste delen av Vänern till Saltkällan och vidare tvärs över Gullmarsfjorden till Brofjorden.

Kanalen skulle på detta sätt ge upphov till en ny tätortsbildning i kanalområdet och kunna fungera som kylmedium för ett atomkraftverk (med isfrihet som följd) vid Vänern. Ett vattenkraftverk kunde förläggas i anslutning till den enda slusstrappan vid Saltkällan. På detta sätt tillföres kanalen en ständig *intäkt vid sidan av kanalavgifterna* som inte finns i något annat förslag. Den effekten kan t. ex. inte uppnås i Trollhätteleden. Atomkraftverk har bl. a. förts på tal av Gullspångs kraft AB, men planerna har tills vidare lagts åt sidan med hänsyn till svårigheterna att lösa kylvattensproblemet utan inverkan på Väners vattenområde. Även i detta hänseende innebär kanalen en lösning. Det varma överskottsvattnet, som kan vara 40 miljarder liter per dygn från en enda anläggning, medför problem för mottagande sjöar på samma sätt som närsalter. Växtligheten stimuleras så att syret försvinner.

Härtill kommer att ett värmekraftverk inte är lämpligt för Vänerområdet med hänsyn till miljöriskerna vid fartygstransport av olja. Endast mindre fartyg kan för övrigt komma i fråga. Det senare gör värmekraftverket mindre lönsamt.

Inte heller pipeline för olja är en lämplig lösning. Man behöver bara erinra om vad ett sprödbrott utefter en oljelednings hela längd kan åstadkomma av skadeverkningar. Ett sådant sprödbrott inträffade för några år sedan i Österrike. Måste man förse oljeledningen med betongkassuner hela vägen försämras i stället dess lönsamhet. Det rör sig om miljardinvesteringar som på intet sätt kan jämföras med betydelsen av sjötransportförbindelser för alla slags gods.

Vidare kan nämnas planerna på plutoniumkraftverk på västkusten med markreservationer i Tanum vid Sannäs eller i Värö. Även ett sådant verk skulle kunna samordnas med kanalbyggande. Ett missöde med ett atomkraftverk kan kontrolleras bättre med tillgång till en kanal genom möjlighet till avstängningsanordningar.

Vid byggandet av en konventionell, grävd kanal blir farledens kapacitet av avgörande betydelse för kostnaden. Kapaciteten får inte samma tyngd om materialet från en bergkanal kan säljas och utnyttjas på ett mer rationellt sätt än vad som är möjligt i fråga om material från sprängning vid husbyggnad. Det bör därför också undersökas om inte lönsamheten för kanalbyggande i detta sammanhang trots given kostnadsökning stiger upp emot ett förhållandevis högt maximum. Ur en 30 km lång bergkanal med 70 meters bottenbredd, 1 : 8 lutande bergväggar och hela 17 meters vattendjup skulle man få 40 miljoner kubm berg, vilket kan tänkas kosta 240 miljoner kr. i utsprängning och transport. Häremot skall då vägas intäkterna som kan bestå av sten till holländska vallbyggnader eller grus för Västsveriges byggande jämte intäkten av kraftverkens utnyttjande av kanalen och kanalavgifter från fartyg av åtskilligt större storlek än dem man någonsin tidigare haft anledning räkna med. Kanalens mynning i Vänern skulle från denna synpunkt ha fördelaktigaste tänkbara läge.

Byggnadstiden påverkas givetvis i detta alternativ av takten i utsprängningen, som i sin tur kan påverkas av avsättningen av sten- och grusmaterial och behovet av atomkraftverkens färdigställande. Detta medger emellertid i sin tur en långsiktig planering hos de av vänertrafiken beroende rederiföretagen så att en anpassning till den nya kanalens kapacitet kan ske i tid.

Självfallet förutsätter detta alternativ att Trollhätteleden byggs ut på det sätt som propositionen förutsätter. Denna trafik torde alltså bli lönsam särskilt som man kan förvänta en begynnande storstadsbildning i centrala Sverige som en följd av bergkanalen. Kraven på både sjöväga och landväga transporter kommer därvid i vårt land som i Tennesseeefallet säkerligen att öka och ett bättre underlag trafikmässigt sett därmed också att skapas för investeringar i järnväg och vägnätet. Man bör måhända till sist fråga sig om inte en kanalutbyggnad efter dessa linjer rent av är tillräcklig för att finansiera 1990-talets motorvägsnät i Mellansverige. Enbart förbindelsen Stockholm—Göteborg kan vara otillräcklig särskilt om allt större andel av godstrafiken kommer att gå med feederfartyg Stockholm—Göteborg.

Det bör till sist med skärpa framhållas att frågan om kanalförbindelse mellan Vänern och Vättern i samband med en ny kanal till Vänern kommer i ett helt nytt läge. I princip är frågeställningen densamma för utbyggnaden av Mälarens farleder.

Med hänvisning till det ovan anförda hemställas,

att riksdagen bifaller Kungl. Maj:ts proposition nr 122 endast med avseende på de föreslagna begränsade åtgärder-

na för förbättring av Trollhätte kanal,

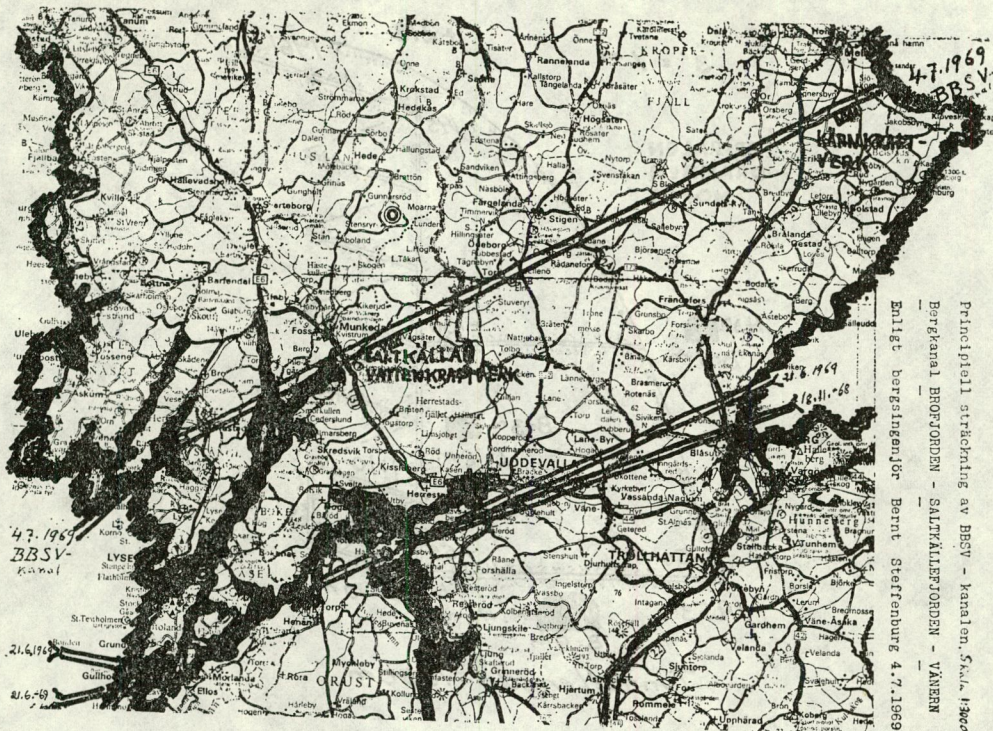
att riksdagen samtidigt uttalar att dessa förbättringar inte kan anses slutligt motsvara behovet av inre sjöfart, vars framtida tekniska förutsättningar inte är klarlagda av kanaltrafikutredningen,

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 enligt vad som anföres i motionen undersökes liksom möjligheterna att utnyttja kanalen för vatten- och atomkraftverk,

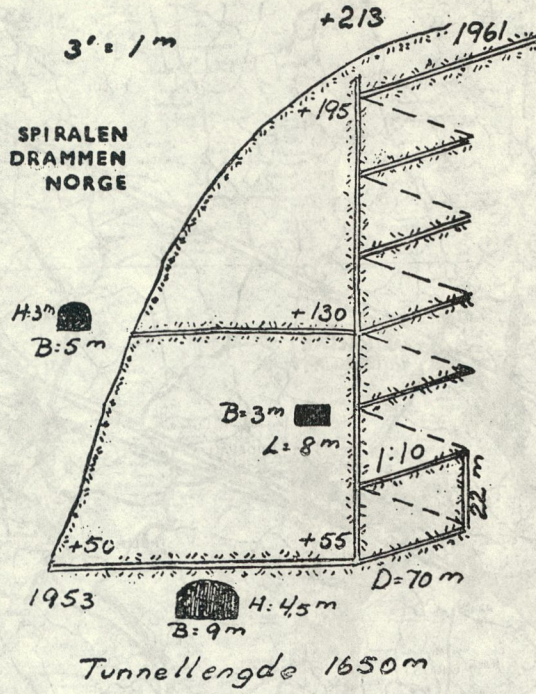
att medel anslås i en utsträckning för detta ändamål som möjliggör en helt annan prioritering av Mellansveriges transportfråga i ett större sammanhang än vad som skett hittills med hänsyn till att kostnaderna för en så omfattande genomlysning av samhällets transporter, varom här är fråga, måste anses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

Stockholm den 28 november 1969

Robert Dockered (cp)



Principiell sträckning av BBSV - kanalen Sula, Håroce
Berkanal BROFJÖREN - SALTÅLLERFJÖREN - VÄNERN
Enligt bergsingenjör Bernt Steffenburg 4.7.1969



Exempel på tunnel, som erhållits som biprodukt vid grustillverkning åren 1953—1961 i Drammen, Norge