

Nr 178

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående Vänerns och Vätterns förbindelse med västerhavet jämte motioner.

(4:e avd.)

Propositionen

I propositionen nr 122 har Kungl. Maj:t under åberopande av utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 27 juni 1969 berett riksdagen tillfälle att avge yttrande i anledning av vad i statsrådsprotokollet anförts om Vänerns och Vätterns förbindelse med västerhavet.

I propositionen konstateras att det är samhällsekonomiskt olönsamt att anlägga en ny kanal för Vänerns förbindelse med västerhavet i sträckningen Vänersborg—Uddevalla och att en sådan därför inte bör komma till stånd. Utredningarna visar att Trollhätte kanal till en lägre kostnad kan ges tillräcklig kapacitet för att täcka behovet av kanaltransporter inom den aktuella regionen.

Inom vissa ramar är en utbyggnad av trollhätteleden samhällsekonomiskt lönsam jämfört med alternativet att lägga ned kanaldriften och gå över till landtransporter med omlastning i kusthamn.

För att underlätta en närmare bedömning av frågan i vilken utsträckning det är motiverat med sådana utbyggnadsarbeten i trollhätteleden avses statens vattenfallsverk och sjöfartsverket skola utföra vissa ytterligare teknisk-ekonomiska utredningar.

Beträffande Göta kanals västgötadel visar utförda beräkningar att en utbyggnad inte blir samhällsekonomiskt lönsam. Dess framtida roll i fri-lufts- och rekreationssammanhang bör från statens sida bedömas i ett större sammanhang inom ramen för det totala stödet till sådana ändamål.

Motionerna

I detta sammanhang har utskottet behandlat

dels de likalydande motionerna I: 1065 av herr Paul Jansson m. fl. och II: 1228 av herr Franzén i Motala m. fl. vari hemstälts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om att en beredning tillsättes för skyndsam överarbetning av kanaltrafikutredningen med särskilt beaktande av det material som framlagts i vätterdelegationens senaste utredningar,

Bihang till riksdagens protokoll 1969. 6 saml. Nr 178

dels de likalydande motionerna I: 1071 av herr Lindblad och II: 1239 av herrar Tobé och Sellgren vari hemställts att riksdagen med anledning av förevarande proposition i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anföra att frågan om utbyggnad av Göta kanals västgötadel får bli föremål för ytterligare prövning särskilt i vad avser vilka ytterligare kostnader en sådan utbyggnad skulle kräva jämfört med de kostnader kanalens bibehållande som endast turistled medför,

dels de likalydande motionerna I: 1072 av herr Harald Pettersson m. fl. och II: 1238 av herr Jonasson m. fl. vari hemställts att riksdagen i anledning av propositionen måtte uttala att en mera omfattande utredning än som hittills gjorts må komma till stånd angående frågan om en kanal mellan Uddevalla och Vänersborg,

dels motionen II: 1237 av herr Dockered vari hemställts

att riksdagen bifaller propositionen endast med avseende på de föreslagna begränsade åtgärderna 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 lokaliseringspolitiken samt att därvid särskilt möjligheterna till en bergkanal mellan västkusten och Vänern 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 lokaliseringspolitiska fältet och inte enbart betraktas som en fråga om viss sjötransport.

Utskottet

Av propositionen framgår att kanaltrafikutredningen för sina bedömningar av de framtida transporterna och transportvägarna mellan Vättern, Vänern och västerhavet beräknat den sannolika transportutvecklingen och undersökt på vilket sätt efterfrågan på transporter bör mötas för att

säkerställa ett samhällsekonomiskt tillfredsställande resultat. Mot bakgrund av förväntad utveckling av bl. a. näringsliv och befolkning i de aktuella områdena har utredningen undersökt hur fördelningen av de tyngre transporterna i framtiden bör ske mellan sjöfart, järnväg och väg. Utredningen har i detta syfte sökt bedöma lönsamheten för en kanalförbindelse mellan Vänersborg och Uddevalla samt för olika utbyggnadsalternativ för Trollhätte kanal och Göta kanals västgötadel. För vänerregionen har också gjorts en samhällsekonomisk bedömning av ett alternativ, som innebär att hela regionens transportförsörjning ombesörjs med landtransportmedel från och till hamnar belägna vid kusten.

Kostnaderna för den av 1957 års Vänerkommitté föreslagna kanalleden med sträckningen Vänersborg—Uddevalla har av kanaltrafikutredningen beräknats komma att överstiga 500 milj. kr. i 1963 års priser. Utredningen har undersökt vilka trafikvinster som skulle kunna erhållas genom en sådan kanal jämfört med en trollhätteled som byggts ut till motsvarande dimensioner samt konstaterat att dessa i princip hänför sig endast till den tidsbesparing som kan göras vid passagen av den betydligt kortare Vänersborg—Uddevallaleden. De mycket stora avskrivnings- och räntekostnader som skulle belasta trafiken på en led mellan Vänersborg och Uddevalla uppvägs enligt utredningen endast till en del av dessa transportkostnadsminskningar. Utredningen anser därför att ett sådant företag måste betraktas som ett från transportekonomisk synpunkt klart orealistiskt alternativ.

Utskottet kan i princip ansluta sig till utredningens slutsatser och finner därför i likhet med departementschefen att övervägandena om Vänerens framtida förbindelse med västerhavet bör koncentreras till nuvarande kanalled. Härav följer att utskottet inte finner det erforderligt att på sätt i motionen II: 1237 föreslagits från riksdagens sida begära nya utredningar i ämnet. Ej heller anser sig utskottet kunna tillstyrka de i nämnda motion i övrigt föreslagna åtgärderna, varför motionen i fråga avstyrks.

Av samma skäl avstyrker utskottet yrkandet i motionerna I: 1072 och II: 1238 att riksdagen måtte uttala att en mera omfattande utredning än som hittills gjorts må komma till stånd angående frågan om en kanal mellan Uddevalla och Vänersborg.

Beträffande trollhätteleden har utredningen på grundval av gjorda undersökningar funnit att en utbyggnad av denna är samhällsekonomiskt lönsam jämfört med alternativet att lägga ned kanaldriften och gå över till landtransporter med omlastning i kusthamn. I anslutning härtill konstateras att kostnaderna för ersättande av de nuvarande slussarna vid Trollhättan — som är mer än 50 år gamla och ansetts böra ersättas senast omkring år 1975 — beräknats uppgå till ca 100 milj. kr. i 1963 års priser. I denna summa innefattas en ökning av dimensionerna så att fartyg med största längd av 115 m och ett djupgående av 6 m kan passera. Utred-

ningens slutsats blir att denna investering med god marginal ryms inom den ram som motsvarar den samhällsekonomiska vinsten av en bibehållen kanaldrift. Utredningen påpekar vidare att fördelarna av nuvarande transportsystem sett från transportkundernas synpunkt är väsentligt större än vad den gjorda trafikvinstkalkylen utvisar. En eventuell överföring av oljetransporterna till rörledningar skulle emellertid rubba de ekonomiska förutsättningarna för fortsatt kanaldrift.

Såvitt utskottet kan finna talar såväl transportekonomiska som rent närings- och lokaliseringspolitiska skäl för ett bibehållande av kanaldriften. För ställningstagandet till frågan om eventuell utökning av ledens kapacitet krävs enligt departementschefen ytterligare utredningar av teknisk-ekonomisk natur, vilka förutsatts skola utföras av sjöfartsstyrelsen och statens vattenfallsverk i samråd med bl. a. geoteknisk expertis. Utskottet finner det angeläget att sådana utredningar kommer till stånd och vill — med hänsyn till dessa frågors stora betydelse för berörda bygder — understryka departementschefens uttalande att utredningsarbetet bör bedrivas skyndsamt. Vad beträffar spørsmålet om överföring av oljetransporter till rörledningar vill utskottet erinra om det utredningsarbete i härmed sammanhängande frågor som f. n. pågår inom 1968 års utredning om rörtransport av olja och gas och vars resultat givetvis kan komma att påverka bedömningen av utbyggnadsfrågorna för såväl trollhätteleden som Göta kanals västgötaled.

Vad slutligen beträffar sistnämnda kanaldel har utredningen i sina beräkningar utgått från att denna efter en eventuell utbyggnad kommer att integreras med Trollhätte kanal. Utredningen har bl. a. beräknat den årliga totala trafikvinsten vid en utbyggnad för s. k. paragrafbåtar varvid dock för investeringarna beräknats en avskrivningstid av endast 25 år mot 40 år för investeringarna i trollhätteleden. Även vid ett så relativt begränsat utbyggnadsalternativ blir den företagsekonomiska räntabiliteten enligt utredningens uppfattning mycket otillfredsställande. Vissa av remissinstanserna har dock ansett utredningens kalkyler på denna punkt vara ofullständiga och missvisande samt framhåller att motiv föreligger för en utbyggnad av kanalen. Departementschefen för sin del erinrar om att såväl utredningen som flertalet remissinstanser varit eniga om att en upprustning av Göta kanal varken är företagsekonomiskt eller samhällsekonomiskt motiverad och finner därför inte skäl föreslå statliga åtgärder för att öka ledens kapacitet. Om kanalen läggs ned som transportled för den kommersiella sjöfarten erfordras emellertid ändå vissa investeringar för att kanalen skall kunna drivas för turist- och nöjesbåtstrafik. Beträffande statens eventuella engagemang härvidlag förklarar sig departementschefen inte beredd att i förevarande sammanhang lägga fram några förslag.

I anledning av departementschefens sålunda gjorda uttalanden har i motionerna I: 1065 och II: 1228 yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller

att en beredning tillsätts för skyndsam överarbetning av kanaltrafikutredningen med särskilt beaktande av det material som framlagts i vätterdelegationens senaste utredningar. Vidare har i motionerna I:1071 och II:1239 yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anföra att frågan om utbyggnad av Göta kanals västgötadel bör bli föremål för ytterligare prövning särskilt i vad avser vilka kostnader en sådan utbyggnad skulle kräva jämfört med de kostnader kanalens bibehållande som endast turistled medför.

Det av utredningen och i propositionen framlagda materialet synes onekligen ge vid handen att trafiken på kanalen varken nu eller i framtiden motiverar några investeringar från statens sida för höjande av ledens kapacitet. Visst ytterligare material för bedömningen av denna fråga har emellertid som motionärerna framhåller tillkommit, varjämte vissa av utredningens bedömningar ur skilda synpunkter ansetts kunna ifrågasättas. Frågan om täckningen av uppkommande investeringskostnader för kanalens drivande enbart för turist- och nöjesbåtstrafik samt storleken av de utgifter som torde bli ofrånkomliga även vid ett totalt nedläggande av kanaldriften har inte heller närmare klarlagts. Då viss oklarhet sålunda synes råda i nämnda avseenden ävensom beträffande utvecklingen i stort av trafiken och dess fördelning på skilda transportmedel m. m. inom närmast berörda områden finner utskottet det angeläget att en ytterligare prövning av härmed sammanhängande frågor kommer till stånd.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen avslår motionen II:1237,
2. att riksdagen avslår motionerna I:1072 och II:1238,
3. att riksdagen i anledning av departementschefens uttalanden och motionerna I:1065 och II:1228 samt I:1071 och II:1239 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört beträffande Vänerns och Vätterns förbindelse med västerhavet.

Stockholm den 2 december 1969

På statsutskottets vägnar:

GÖSTA BOHMAN

Vid ärendets slutbehandling inom utskottet har närvarit

från första kammaren: herrar Birger Andersson (s), Fritz Persson (s), Rikard Svensson (s), Axel Andersson (fp), Virgin (m), Ivar Johansson (cp), fru Wallentheim (s), herrar Mårtensson (s), Bertil Petersson (s),

Per Jacobsson (fp), Herbert Larsson (s), Eric Peterson (fp), Björk (s), Strandberg (m) och Johan Olsson (cp) samt

från andra kammaren: herrar Bohman (m), Karlsson i Olofström (s), Almgren (s), Lindholm (s), Mattsson (cp), Johansson i Norrköping (s), Enskog (fp), Nordstrandh (m), Alemyr (s), Fagerlund (s), Blomkvist (s), Tobé (fp), Dahlgren (cp), Nilsson i Kristianstad (s) och Sjönell (cp).

Reservationer

1. av herr Birger Andersson (s)
2. av herr Herbert Larsson (s)
3. av herr Blomkvist (s).