

Nr 44

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående bidrag till handelshamnar och farleder för budgetåret 1965/66, m. m.; given Stockholms slott den 5 mars 1965.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlämnande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF

Gösta Skoglund

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås avlösning av det år 1948 mellan staten och Bille-ruds aktiebolag ingångna avtalet rörande ombyggnad av Säffle kanal. Förslaget innebär i huvudsak att staten lämnar bidrag med högst 1,7 milj. kr. för utbyggnad av bolagets hamn i Gruvön vid Vänern. En mindre ombyggnad av Säffle kanal förordas för att möjliggöra trafik med något större fartyg än f. n. Ombyggnaden beräknas draga en kostnad av ca 1 milj. kr. Bille-ruds aktiebolag har förbundet sig att lämna bidrag härtill med högst 350 000 kr. Vidare bör ett belopp om 300 000 kr. ställas till Arvika stads förfogande att användas för gatu- eller vägprojekt i staden. Slutligen föreslås, att till bidrag till handelshamnar och farleder för budgetåret 1965/66 skall anvisas ett reservationsanslag av 4 milj. kr.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott
den 5 mars 1965.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga angående *bidrag till handelshamnar och farleder för budgetåret 1965/66, m. m.* och anför.

I statsverkspropositionen (bil. 8 s. 115) har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att, i avbidan på särskild proposition i ämnet, till bidrag till handelshamnar och farleder för budgetåret 1965/66 beräkna ett reservationsanslag av 4 milj. kr. Beredningen av denna fråga är nu avslutad och jag anhåller att få redogöra för den närmare.

Från reservationsanslaget Bidrag till handelshamnar och farleder utgår bidrag till ekonomiskt icke självbärande hamn- och farledsföretag, som är angelägna från lokaliserings-, beredskaps- eller sysselsättningssynpunkt eller med hänsyn till hamnens upplandsfunktioner. Bidrag kan utgå till handelshamnar med högst två tredjedelar och till farleder med högst 90 % av den beräknade byggnadskostnaden. Riktlinjerna för bidragsgivningen återfinns i prop. 1957: 1 (bil. 12 p. 77) och bestämmelserna härom har intagits i kungörelsen den 10 augusti 1928 (nr 328) angående statsbidrag till byggnade, förbättring och underhåll av allmänna hamnar och farleder (ändrad 1935: 188, 1948: 442 och 525 samt 1963:156).

I. Säffle kanal

1. Inledning

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade jag den 25 oktober 1962 direktören L. Lokrantz att i egenskap av sakkunnig inom kommunikationsdepartementet uppta förhandlingar rörande frågan om ombyggnad av Säffle kanal med berörda intressenter. Den sakkunnige, vilken arbetat under

benämningen *Säffle kanalutredning*, avlämnade den 26 maj 1964 betänkandet *Frågan om en ombyggnad av Säffle kanal* (Stencil K 1964: 3). Till betänkandet har fogats en preliminär överenskommelse med Billeruds aktiebolag om avlösning av ett år 1948 mellan staten och bolaget ingånget avtal rörande ombyggnad av Säffle kanal.

Över betänkandet har *yttranden* avgivits av överbefälhavaren, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vattenfallsstyrelsen, sjöfartsstyrelsen, riksrevisionsverket, arbetsmarknadsstyrelsen, kommerskollegium (som inhämtat yttranden från handelskamrarna i Göteborg och Karlstad), länsstyrelsen i Värmlands län (efter hörande av vederbörande kommuner), kanaltrafikutredningen, Billeruds aktiebolag, Näringslivets trafikdelegation, Föreningen för inre vattenvägar och Svenska företagens riksförbund. Vidare har Arvika och Säffle städer inkommit med skrivelser i ärendet.

2. Tidigare utredningar m. m.

Säffle kanal utgör en genomgående farled från Sulvik och Arvika vid Glafs fjordens norra ände genom Byälvens sjö- och vattensystem till älvens utlopp i Väneren vid Låka fyr. Farleden har en längd av ca 80 km, varav 74 km ovanför Säffle och 6 km nedanför. Vid Säffle finns en damm för att reglera vattenståndet i älven ovanför staden. Gällande dämningstillstånd innebär rätt att vissa tider höja vattenståndet ovanför Säffle till + 44,79 m. Vänerens vattenstånd är lägst + 43,16 m. Invid regleringsdammen finns kanalens enda sluss och ovanför denna en ca 400 m lång sprängd kanal, den s. k. slusskanalen. I kanalen kan framföras fartyg med en längd av 32 m, en bredd av 7,12 m och ett djupgående av 3 m, motsvarande en största lastförmåga av ca 300 ton.

Sedan Trollhätte kanal åren 1909—1916 byggts om för trafik med fartyg med upp till drygt 2 000 tons lastförmåga, har frågan om en ombyggnad och modernisering av Säffle kanal aktualiserats vid olika tillfällen. I prop. 1948: 210 behandlades ett betänkande, enligt vilket kanalen åren 1949—1952 för en kostnad av ca 2,9 milj. kr. skulle byggas ut till ett minsta farledsdjup av 3,6 m, vilket skulle medge trafik med 3,3 m djupgående fartyg av upp till 700 tons lastförmåga. I anledning härav framlades i propositionen följande förslag, vilka godkändes av riksdagen (SU 143, rskr 301).

Statsmakterna skulle på grund av då rådande penningpolitiska förhållanden fatta endast ett principbeslut om att en kanalombyggnad skulle komma till stånd. Ombyggnaden borde så snart förhållandena medgav utföras enligt ett i jämförelse med betänkandet utvidgat program, vilket innebär att farledsdjupet i varje fall på sträckan Väneren—Säffle skulle ökas till 3,9 m. Denna fördjupning beräknades medföra en merkostnad av ca 0,5 milj. kr. Frågan om fördjupning av den återstående delen av kanalen skulle utredas ytterligare. Vidare föreslogs riksdagen bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna ett avtal med Billeruds aktiebolag, vilket innebar, att staten som

bidrag till genomförandet av kanalombyggnaden skulle av bolaget erhålla 500 000 kr. jämte äganderätten till 23 aktier i Seffle kanalbolag. Dåvarande Säffle köping skulle bidra med 100 000 kr. till utbyggnaden av kanalen medan Arvika stad överlät äganderätten till en aktie i kanalbolaget. Vidare föreslogs att staten skulle förvärva aktiemajoriteten i kanalbolaget till ett pris av inemot 300 000 kr. Kanalens förvaltning och drift skulle ombesörjas av vattenfallsstyrelsen och sammanföras med Trollhätte kanal. Styrelsen fick i uppdrag att utreda frågan om ytterligare fördjupning av kanalen. — Kungl. Maj:t godkände avtalet den 17 juni 1948.

I skrivelse den 24 november 1959 redovisade vattenfallsstyrelsen utredningsresultatet och anförde i huvudsak följande. Seffle kanalbolag hade likviderats år 1952, varvid dess anläggningar och rörelse övergått till styrelsen. Även om någon avgörande ändring av kapitalförsörjningsläget icke inträtt, var styrelsen beredd att utföra ombyggnadsarbetet under de närmaste åren, om detta ansågs önskvärt. Vissa arbeten i fråga om regleringsdammen i kanalen hade redan utförts för en kostnad av 1 150 000 kr. Arbetena erfordrades även om kanalutbyggnaden ej kom till stånd.

I utredningarna om kanalens ombyggnad hade vattenfallsstyrelsen bl. a. räknat med dels det alternativ som i första hand låg till grund för riksdagens beslut, nämligen farledsdjupet 3,9 m från Väneren till Billeruds kaj vid Säffle och 3,6 m i övrigt, dels alternativet med farledsdjupet 3,9 m i ledens hela sträckning. En höjning av vattenståndet från + 44,8 m till + 45,1 m gav billigaste utförandet i båda alternativen. Anläggningskostnaderna — inklusive kostnader om 1 350 000 kr. för utförda och pågående arbeten — beräknades till resp. 6 850 000 och 7 300 000 kr. Från dessa belopp borde emellertid räknas bort 600 000 kr. i utlovade bidrag från Billeruds aktiebolag och Säffle stad, varför kostnaden för statsverket skulle uppgå till resp. 6 250 000 och 6 700 000 kr. Styrelsen konstaterade, att starka motiv förelåg för det större utbyggnadsalternativet. Det syntes dock ofrånkomligt, att ombyggnaden icke skulle ge företagsekonomiskt tillfredsställande avkastning utan att dess fullföljande måste delvis motiveras av de allmänna fördelar, som åtgärden skulle medföra.

Vattenfallsstyrelsens utredning remissbehandlades. Allmänt kan sägas att remissorgan med lokal anknytning till kanalen ställde sig positiva till en kanalombyggnad. Kanalens betydelse från skilda synpunkter för bygden och dess näringsliv underströks. Övriga yttranden avspeglade betänkligheten inför ett fullföljande av kanalombyggnaden.

I skrivelse den 18 februari 1961 anmodades vattenfallsstyrelsen att i samråd med sjöfartsstyrelsen ytterligare överväga farledens tekniska utformning och redovisa resultatet av övervägandena ävensom, om anledning därtill förefanns, inkomma med förnyad kostnadsberäkning.

Vattenfallsstyrelsen anförde i skrivelse den 12 oktober 1961 beträffande

frågan om dimensionerande fartygsstorlek, att ökat djupgående gav snabbt stigande kostnader, varför anledning ej bedömdes föreligga att frångå det tidigare rekommenderade djupgåendet av 3,6 m i hela farleden. Då sjöfartsstyrelsen ifrågasatt en sådan utformning av kanalen att den kunde taga emot de största fartygen av s. k. paragrafbåtstyp med en längd av 70 m och en bredd av 11 m, uttalade vattenfallsstyrelsen att antalet passerande fartyg skulle öka relativt obetydligt, medan kostnaderna för att göra kanalen tillgänglig för dessa större fartyg skulle bli mycket betydande. Anledning att förutsätta större fartyg än sådana med en bredd av 9,6 m och en längd av 60 m ansågs därför icke föreligga. Utslagsgivande för hur stora fartyg, som kunde tillåtas på kanalen, var passagen genom järnvägsbron och slussen i Säffle. Sammanfattningsvis anförde styrelsen att, även om den förutsatta tekniska standarden för farleden fick anses låg och en förbättring i och för sig mycket önskvärd, det med hänsyn till de höga kostnaderna ansågs nödvändigt att godta en mindre bekväm framkomlighet för de största fartygen.

3. Säffle kanalutredning

Utredningen har sökt klarlägga om en ombyggnad av Säffle kanal kan anses försvarlig trots de sedan år 1948 ändrade förutsättningarna beträffande ombyggnadskostnader, trafikbehov och räntabilitet. I betänkandet lämnas en redogörelse för aktuella kostnader för ombyggnaden. Därefter anges de allmänna utgångspunkterna för en trafikvinstberäkning. Mot bakgrunden av undersökningar angående de godsmängder som kan påräknas för en utbyggd kanal och de alternativa transportmedel som kan ifrågakomma m. m. har utredningen gjort en trafikvinstkalkyl som ligger till grund för utredningens ställningstaganden och förslag.

I fråga om *kostnaderna för ombyggnad av kanalen* erinrar utredningen om att vattenfallsstyrelsen år 1959 övervägt dels ett farledsdjup av 3,9 m från Väneren till Säffle och 3,6 m i övrigt, och dels ett farledsdjup av 3,9 m i hela kanalen. Styrelsen som på utredningens begäran beräknat ombyggnadskostnaderna i 1963 års prisläge, har funnit att kostnaderna enligt de båda alternativen skulle uppgå till resp. 6,3 och 6,8 milj. kr. Enligt utredningen är de åtgärder för förbättring av farledens standard, som ingår i de båda alternativen, relativt begränsade. Utredningen anser emellertid att man vid en ombyggnad icke bör gå utöver vattenfallsstyrelsens förslag i detta avseende, då ytterligare åtgärder medför alltför omfattande kostnader.

Beträffande de för en utbyggd kanal *aktuella godskvantiteterna* anför utredningen i huvudsak följande.

Den helt dominerande trafikanten på Säffle kanal är Billeruds aktiebolag, som utnyttjar kanalen för nedgående transporter av massa och trävaror

samt för uppgående transporter av eldningsolja och svavel. Större delen av torrlasttrafiken ombesörjes av pråmar med omlastning i Väneren. Vidare bogseras virke till bolagets fabrik i Säffle. Av den totala godskvantiteten på kanalen år 1961, ca 84 000 ton (exkl. flottat virke), svarar bolaget för 80 %. Inräknas det bogserade virket, blir andelen högre.

Bolaget har icke kunnat redovisa specificerade prognoser rörande transportbehoven för de driftställen, som direkt beröres av kanalen. Ett sannolikt minimalalternativ har dock framlagts, som vid tillgång till en utbyggd kanal år 1968 skulle ge en skeppningskvantitet av 83 000 ton (exkl. bogserat virke), vilket motsvarar en ökning med 24 % jämfört med år 1961. Av denna godsmängd avser 51 000 ton nedgående transporter av massa, papper och trävaror samt 32 000 ton uppgående trafik med eldningsolja och svavel. Ökningen ligger huvudsakligen på nedgående gods och avser i första hand papper och i andra hand trävaror. För bogserat virke beräknas icke någon ändring av kvantiteten. Under vissa speciella förutsättningar kan, enligt bolaget, skeppningskvantiteterna öka betydligt över angivna 83 000 ton.

I fråga om övriga företags transporter konstaterar utredningen bl. a., att av den år 1961 befordrade godsmängden avsåg nära 10 000 ton hamnen i Arvika. Nedgående skeppades i utrikes fart 3 000 ton sågade trävaror samt i inrikes fart 400 ton spannmål. I den uppgående trafiken dominerade inrikes oljetransporter med en kvantitet av 4 600 ton. Införseln från utrikes ort bestod av 400 ton salt och 1 000 ton fasta bränslen. Till en Värmlands lantmäns centralförening tillhörig anläggning i Säffle hänförde sig utlastning av totalt ca 6 000 ton spannmål m. m.

Utredningen har hos berörda trafikanter begärt uppgift om bl. a. de godskvantiteter, som skulle kunna påräknas år 1968 för en utbyggd kanal. Det ojämförligt viktigaste godsslaget skulle enligt dessa uppgifter bli sågade trävaror. Det synes utredningen skäligen att räkna med att 23 000 ton trävaror kommer i fråga för skeppning via kanalen. Utförsel av spannmål sker främst över Säffle. Som en trolig genomsnittlig kvantitet år 1968 har nämnts 3 000 ton. Oljekvantiteten prognosåret torde ej komma att överstiga 15 000 ton. Beträffande fasta bränslen bedömes endast industrikoks komma i fråga för transport på en utbyggd kanal. I prognosen räknas med en årskvantitet av 5 000 ton. Övriga tyngre transporter för verkstadsindustriens del utgöres av tackjärn, smidesjärn och plåt. Totalkvantiteten ligger f. n. kring 10 000 ton per år. Uppgift om storleken av en eventuell ökning har inte stått att få. I fråga om gödningsämnen torde en större årskvantitet för kanalen än 1 500 ton inte kunna påräknas.

Såsom *alternativ till en utbyggd Säffle kanal* finns enligt utredningen, förutom nuvarande kanalled, olika lösningar, som innebär anslutning till väner- eller västkusthamnar med järnväg eller landsväg. I vissa transportrelationer finns också obrutna landtransporter som ytterligare alternativ.

Vissa järnvägslinjer berör direkt kanalens omland och erbjuder enligt utredningen ett alternativ till direkta sjötransporter. Från statens järnvägar har uttalats, att järnvägen inte har några svårigheter att redan nu omhänderta de för en utbyggd kanal aktuella varukvantiteterna. Sträckan Kil—Göteborg är därtill föremål för betydande investeringar, vilka ger ökad kapacitet. En sådan följer också av övergången till godsvagnar med större lastförmåga. Upprustningen av huvudlinjerna och förnyelsen av godsvagnsparken gör det vidare möjligt att förkorta transporttiderna för den mera långväga trafiken.

Beträffande landsvägskommunikationerna är för de vid kanalen förlagda industrierna i första hand av intresse möjligheten att med lastbil transportera gods till eller från hamn vid Vänern, dvs. i huvudsak hamnarna i Karlstad och Åmål samt Billeruds aktiebolags hamn i Gruvön. Det aktuella vägnätet är redan jämförelsevis väl utbyggt och ytterligare förbättringar planeras. Såvitt utredningen kunnat finna, skulle en utbyggnad av Säfte kanal inte medföra några besparingar i väginvesteringarna. Tvärtom får man räkna med betydliga merkostnader som följd av ökade brodimensioner m. m. för förbindelser över kanalen.

Utbyggnad av annan hamnkapacitet som alternativ till investeringar i kajer m. m. vid kanalen är enligt utredningen i första hand aktuell för hamnen i Gruvön. För hamnarna i Karlstad och Åmål kan man, om kanalen inte byggs om, räkna med en relativt sett ringa merbelastning genom främst ökade trävaruskeppningar. Från Karlstad har uppgivits, att en ökning av hamnens kapacitet kan åstadkommas med föga kostnadskrävande åtgärder. I Åmåls hamn torde f. n. föreligga viss outnyttjad kapacitet.

I anslutning till den utförda *trafikvinstberäkningen* anför utredningen bl. a., att egentliga besparingar till följd av en ombyggnad av kanalen skulle uppstå enbart i fråga om massgods, såsom sågade trävaror och mineraloljor. Beträffande gods som fraktas med linjefartyg anser utredningen det orealistiskt att räkna med transport via kanalen, varför några kostnadsbesparingar för varor som massa och papper icke beräknats. För prognosåret 1968 har trafikvinsten beräknats till 653 000 kr., varav 160 000 kr. hänförs till mineraloljor och återstående 493 000 kr. till torrlastgods. I en samhällsekonomisk kalkyl skulle kostnadsbesparingen som följd av en kanalutbyggnad enligt utredningen under prognosåret 1968 ligga lägre eller vid ca 510 000 kr.

Utredningen erinrar om att en ombyggnad av Säfte kanal medför en total investering av 8 150 000 kr., varav 1 350 000 kr. redan tagits i anspråk för främst en förbättrad vattenreglering i Byälven. Om utbyggnaden inte kommer till stånd, måste ca 150 000 kr. läggas ned i underhåll för att nuvarande led skall bibehållas. Det är i och för sig angeläget att hela det för ombyggnaden erforderliga kapitalet göres räntabelt. Vid bedömning av frågan om ombyggnaden skall slutföras eller ej skall en lönsamhetskalkyl dock

belastas med endast kostnaden för resterande nettoinvestering, dvs. 6 650 000 kr. För att kanalen skall kunna utnyttjas av större fartyg krävs även nettoinvesteringar om minst 1,2 milj. kr. i hamnanläggningar. De nyinvesteringar kanalutbyggnaden skulle föra med sig uppgår således till sammanlagt ca 7,8 milj. kr.

Vid beräkning av de årliga kapitalkostnaderna bör avskrivningstiden ej vara längre än 30 år och räntan sättas till 6 %. Vid konstanta annuiteter blir årskostnaden nära 570 000 kr., varav 480 000 kr. faller på kanalen och 90 000 kr. på hamnanordningar. Väljs det mindre alternativet för utbyggnaden, minskar nettoinvesteringen för denna från 6 650 000 till 5 900 000 kr. och annuiteten till 430 000 kr. Även för kajer o. d. bör man kunna räkna med en något lägre kostnad. Kanalens driftkostnader påverkas inte i större omfattning av utbyggnaden. En mindre uppräknig bör dock ske med uppskattningsvis ca 20 000 kr. per år. Då samma belopp bör läggas på hamnrörelsen i kanalen, blir totala årliga ökningen av driftkostnaderna 40 000 kr.

De årliga merkostnaderna för en utbyggd kanal skulle således vid det större alternativet uppgå till ca $(480\,000 + 90\,000 + 40\,000)$ 610 000 kr. och vid det mindre till ca $(430\,000 + 90\,000 + 40\,000)$ 560 000 kr. Vinstbeloppet skulle därigenom bli lägre än tillkommande årskostnader. Det årliga underskottet i utgångsläget vid det större utbyggnadsalternativet är i en samhällsekonomisk kalkyl ca $(610\,000 - 510\,000)$ 100 000 kr., vilket enligt utredningen snarast kommer att öka. Också det mindre utbyggnadsalternativet ger underskott. En förutsättning för att utbyggnaden skall bli till gagn är vidare att endast en del av trafikvinsten indras till staten i form av kanaluppbörd.

Utredningen anför, att ombyggnaden av kanalen skulle ge dålig räntabilitet för staten från företagsekonomisk synpunkt. I den mån 1948 års bedömning av kanalombyggnadens betydelse för kringliggande bygd fortfarande skulle äga giltighet, bör detta emellertid tillmätas en avsevärd vikt vid bedömningen av om utbyggnaden bör komma till stånd. Förhållandena har emellertid bl. a. med hänsyn till industriprodukternas allt högre förädlingsgrad inte oväsentligt ändrats. Ej heller från samhällsekonomisk synpunkt är projektet därför attraktivt.

Utredningen erinrar om att det siffermässiga underlaget för statsmakternas ställningstagande år 1948 till största delen var hämtat ur en åren 1945—1946 gjord utredning, baserad på trafiksiffror från år 1938. Ifrågasvarande utredning beräknade för en ombyggd kanal en godskvantitet av nära 280 000 ton (exkl. flottningsgods), motsvarande en ökning jämfört med 1938 av 60 000 ton. I den av vattenfallsstyrelsen år 1959 redovisade undersökningen hade kvantiteten räknats ned till drygt 190 000 ton. Den av utredningen nu genomförda undersökningen visar en ytterligare sänkning av transportkvantiteterna till drygt 100 000 ton. Minskningen får delvis ses mot bakgrund av vissa från bygdens synpunkt i och för sig gynnsamma förskjut-

ningar i näringslivet, vilka samtidigt medfört ändrade krav på områdets transportförsörjning. I den nya trafikbilden får direkta sjötransporter en betydligt reducerad roll. Vinsterna av en koncentration av skeppningarna till hamnar utanför kanalområdet ökar. Härtill bidrar rationaliseringen inom landtransportväsendet. Utredningen framhåller även det betänkliga i den ytterligare splittring av hamnväsendet inom vänerområdet som en kanalombyggnad medför. Skall fartygens kostnadsfördelar komma till sin rätt, krävs i stället en ökad koncentration av skeppningarna. Ett sammanförande av Billerudsföretagens skeppningar bör därför bidra till ett rationellt sjötransportsystem för Vänern. Den ökning av transportuppgifterna, som vid den förordade lösningen tillföres lastbilarna, ger väsentligt fler arbetstillfällen för den lokala befolkningen än sjöfarten. Utredningen framhåller vidare att värdet av en kanalombyggnad inte är av den storlek att det motiverar ett avsteg från den av statsmakterna nyligen fastslagna principen att varje trafikgren skall svara för sina kostnader. Skulle statsmakterna anse sig böra frångå den angivna principen för att stimulera områdets näringsliv bör enligt utredningens mening andra åtgärder än en kanalombyggnad komma i fråga.

Mot bakgrund av det anförda har utredningen funnit sig böra uppta *förhandlingar med Billeruds aktiebolag* om att få till stånd en avlösning av 1948 års avtal.

Den uppläggning av transporterna, som bolaget i första hand sett som alternativ till en utbyggd kanal, är att föra över främst exportgodset till bolagets industrihamn i Gruvön vid Vänern, där bolaget också har sin största driftenhet med massa- och pappersfabrik jämte sågverk. Utbyggnaden av hamnen beräknas kosta ca 3 200 000 kr. Mot denna kostnad har bolaget att ställa, förutom sitt tidigare utlovade bidrag av 500 000 kr. till kanalutbyggnaden, bortfall av de investeringar i industrikajer m. m. som en utbyggd kanal skulle medföra för bolaget. Bolagets alternativa transportuppläggning förutsätter landtransporter mellan de olika driftställena vid kanalen och Gruvön, vilka medför merkostnader för bolaget jämfört med direkt sjötransport.

Vid förhandlingarna har enighet nåtts om att ett engångsbelopp om 1 700 000 kr. ger uttryck för den kapitaliserade nettomerkostnad en övergång till transport via hamnen i Gruvön skulle medföra för bolaget i jämförelse med tillgången till en utbyggd kanal. Vid beräkningen av beloppet har förutsatts bl. a. att vid en ombyggd kanal skulle för bolagets transporter kunna tillämpas en med högst 50 % förhöjd taxa. Vidare har förutsatts att nuvarande led skall finnas att tillgå också framdeles för i första hand olje-transporter.

Förhandlingarna med bolaget har resulterat i en preliminär överenskommelse. Överenskommelsen, som för att bli gällande skall ha godkänts av

Kungl. Maj:t före den 1 juli 1965, innebär i huvudsak att 1948 års avtal inte fullföljs och att staten förbinder sig att bidra till utbyggnad av hamnen i Gruvön med 55 % av utbyggnadskostnaderna, dock högst 1,7 milj. kr. Bolaget äger rätt till bidrag endast för kostnader som nedlagts på hamnutbyggnaden före 1 juli 1971.

I anslutning till det framlagda förslaget till överenskommelse föreslår utredningen *vissa ytterligare åtgärder*. I detta avseende anför utredningen följande.

Arvika stad har engagerat sig i den tidigare beslutade kanalombyggnaden genom att förbinda sig att färdigställa kajer m. m. Staden har delvis redan fullgjort åtagandet för en kostnad av sammanlagt ca 350 000 kr. Dessa arbeten kan, om kanalen inte byggs ut, nyttiggöras endast i begränsad omfattning. Utredningen anser det därför rimligt att staten lämnar bidrag till något annat trafikändamål av vikt för staden och föreslår att staten ställer 300 000 kr. till stadens disposition, att efter länsstyrelsens godkännande användas för något av stadens gatu- eller vägprojekt.

I fråga om Säffle stad erinrar utredningen om att kommunalfullmäktige i dåvarande Säffle köping utlovat 100 000 kr. som bidrag till den merkostnad, som skulle föranledas av den föreslagna fördjupningen av kanalen till 3,9 m på sträckan Vänern—Säffle. Beslutet hade samband med planerna att nedanför slussen i Säffle anlägga en hamn, vilken skulle dra nytta av en fördjupning av den nedanför liggande delen av kanalen. Säffle stad har inte övergivit tanken på en sådan hamn. En hamnutbyggnad torde få kombineras med viss fördjupning av farleden från hamnläget ner till Vänern. Om staden finner motiverat att bygga hamnen torde den komma att hemställa om statsbidrag härför. Utredningen föreslår att statsmakterna, i den mån anläggningen befinnes lämplig från trafikekonomisk synpunkt, prövar en ansökan om bidrag med beaktande av vad som förevarit.

En utebliven ombyggnad av kanalen leder för industrierna inom kanalens omland till ett ökat behov av vägtransporter. Utredningen föreslår, att statsmakterna vid ställningstaganden till frågor angående omfattningen av och tidpunkten för skilda vägförbättringsåtgärder inom kanalens omland på ett välvilligt sätt uppmärksammar områdets behov av utbyggda vägförbindelser.

Säffle kanal utnyttjas i icke ringa grad för icke kommersiell småbåtstrafik. Någon inskränkning i möjligheterna till sådan trafik är ej avsedd. Enligt utredningens förslag bör den nuvarande kanalleden även fortsättningsvis finnas att tillgå.

4. Yttrandena

Utredningens förslag tillstyrkes helt eller med endast mindre erinringar av flertalet remissinstanser. *Riksrevisionsverket* finner dock att avlösning

av avtalet med Billeruds aktiebolag icke bör genomföras f. n. *Sjöfartsstyrelsen* och *Föreningen för inre vattenvägar* anser sig inte kunna tillstyrka utredningens förslag.

Enligt *kanaltrafikutredningen* ligger ställningstagandena i betänkandet beträffande Säffle kanals framtid väl i linje med utredningens allmänna bild av vänertrafiken. En koncentration av det berörda områdets transporter till hamnen i Gruvön bedömer utredningen som ett led i vänertrafikens effektivisering. *Vattenfallsstyrelsen* anför, att även om i den företagsekonomiska kalkylen från det räntepliktiga kapitalet frånräknas det belopp om 2 milj. kr., som staten enligt förslaget skall betala till Billeruds aktiebolag och Arvika stad, skulle för att täcka kapitalkostnaden för ombyggnaden erfordras en så väsentlig taxehöjning, att trafiken med all sannolikhet skulle minska. Därest beslut nu skulle fattas om genomförande av den år 1948 beslutade ombyggnaden, kan det härför erforderliga kapitalet ej tillfredsställande förräntas. Om kanalleden skall åtminstone tills vidare bibehållas i stort sett oförändrad, bör vissa investeringar göras i syfte att förbättra kanalens driftresultat. Därutöver torde en begränsad taxehöjning behöva genomföras.

Enligt *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har väg- och brofrågorna ej beaktats i erforderlig omfattning vid den samhällsekonomiska bedömningen. Kanalleden korsas av flera broförbindelser samt en färjeförbindelse som avses att ersättas med fast förbindelse. Kanalens segelfria höjd utgör f. n. 26,5 m. De fasta förbindelserna måste därför utformas öppningsbara eller som högbroar. Detta medför betydligt högre investerings- och underhållskostnader än om broarna kunnat utföras som fasta broar med lägre segelfri höjd. Sammanlagt är dessa kostnadsskillnader av sådan storlek att de bör tagas med vid bedömningen av kanalledens framtida utformning och således även beaktas vid den definitiva utformningen av ett avtal med bolaget.

Järnvägsstyrelsen anser, att det föreslagna bidraget till hamnen i Gruvön icke bör bindas vid ett i förväg fastställt projekt. Billeruds aktiebolag föreslås i stället få disponera aktuellt belopp för valfri investering, som leder till en effektivitetshöjning för bolagets terminaltransporter.

Enligt *riksrevisionsverket* är ytterligare utredning erforderlig angående den framtida driften av kanalen och lönsamheten härav, om den skall bibehållas även vid en utbyggnad av Gruvöhamnen. Avvägningen av ersättningen, vilken i realiteten får anses utgöra ett skadestånd, bör omprövas med hänsyn till resultatet av en sådan utredning. I varje fall bör frågan om den fortsatta driften prövas, även om avtalet skulle godtagas. Ställning till avlösningsfrågan bör inte tagas förrän i samband med prövningen av kanaltrafikutredningens kommande betänkande.

Länsstyrelsen i Värmlands län framhåller sammanfattningsvis, att en upprustning av kommunikationslederna i Västvärmland är angelägen för att

skapa bättre förutsättningar för näringslivet inom området, som är i starkt behov av lokaliseringpolitiska stödåtgärder. Enligt länsstyrelsens uppfattning får de skäl, vilka anfördes som motiv för statsmakternas ställningstagande till en kanalombyggnad år 1948, alltså anses bärande. Om det ändå beslutas att kanalen ej skall byggas om, anser länsstyrelsen att — om segelfria höjden i farleden anses kunna begränsas till 8 m — beslut samtidigt bör fattas därom samt medel ställas till förfogande för vissa vägbyggnadsföretag under perioden 1965—1969.

Föreningen för inre vattenvägar anför, att en justering av utredningens kalkyler är berättigad. En sådan justering medför, att kanalombyggnaden framstår såsom samhällsekonomiskt lönsam. Föreningen hemställer därför, att utredningens förslag inte fullföljes och att beslut fattas att snarast bygga om Säfte kanal i enlighet med det större alternativet. Sjöfartsstyrelsen, som finner att vissa ytterligare frågor borde ha redovisats i utredningen, framhåller helt allmänt att utredningen i sina överväganden synes vara statisk. Utredningen synes inte räkna med någon fortsatt utveckling inom det berörda området. Någon trafikökning tror man inte på bl. a. med hänsyn till rationaliseringen inom transportväsendet i övrigt. Möjligheterna att effektivisering och rationalisering kan ske även inom sjöfarten synes inte ha beaktats. — Sammanfattningsvis anför styrelsen följande.

Avtalsförslaget synes icke vara tillfredsställande ur det allmännas synpunkt och dess godtagande kan därför icke av styrelsen tillstyrkas. Det material utredningen själv framlagt, talar för att en kanalförbättring även samhällsekonomiskt skulle kunna vara en godtagbar investering, därest staten i stället för att erlægga 1,7 milj. kr. till Billeruds AB gjorde motsvarande avskrivning på kanalförbättringen. En dylik disposition av det statliga bidraget finner uppenbart Billeruds AB självt vara att avgjort föredraga. Den skulle också beakta även övriga berörda industriernas intressen. Styrelsen vill emellertid på nuvarande premisser icke heller förorda en sådan lösning. Dels finnes icke sakliga skäl att prioritera förevarande kanalprojekt framför andra aktuella kanalprojekt. Dels finner styrelsen, mot bakgrunden av vad i det föregående sagts, angeläget att en översyn göres av förevarande utredning och är beredd att själv medverka härvid. Vid denna översyn bör dels möjligheterna att förbättra kanalen bli föremål för ytterligare prövning, dels undersökas konsekvenserna av ett nedläggande av den kommersiella trafiken å kanalen.

II. Sjöfartsstyrelsens anslagsframställning

Sjöfartsstyrelsen (skr 21/8 1964) har föreslagit, att anslaget för budgetåret 1965/66 uppföres med 2 000 000 kr.

Styrelsen anför i huvudsak följande. Av de för budgetåret 1963/64 disponibla medlen om 2,1 milj. kr. har enligt Kungl. Maj:ts beslut avsatts för bidrag till farledsförbättring i Karlskrona 600 000 kr., för utbyggnad av hamnen i Skärhamn 450 000 kr. samt för uppuddring av infarten till

Mörbylånga 291 000 kr., tillhoppa 1 341 000 kr. För utbyggnad av hamnen i Visby har statsbidrag beviljats med högst 3,7 milj. kr. varav styrelsen be- myndigats taga i anspråk 3,15 milj. kr. Resterande 550 000 kr. torde erford- ras innevarande budgetår. För muddring i Brandalsund har styrelsen hem- ställt att få taga i anspråk 96 200 kr. Vid bifall till dessa förslag skulle för nya företag vid utgången av budgetåret 1963/64 finnas disponibelt 117 300 kr.

De för innevarande budgetår anvisade medlen om 2 milj. kr. jämte från föregående budgetår kvarstående medel om ca 117 000 kr. förutsättes komma att i sin helhet fördelas på de i prop. 1964: 1 (bil. 8 p. 45) nämnda projekten.

Under budgetåret 1965/66 kvarstår medelsbehov för tidigare upptagna projekt, vilka till följd av anslagsbegränsning inte kunnat tillgodoses. Dess- utom har tillkommit framställningar avseende hamnarna i Kalmar och Fal- kenberg. Vidare utreds bl. a. färjtrafiken till Finland och samordningen av land- och sjötransporter. Resultaten av utredningarna aktualiserar frågor om bidrag till eventuella hamnutbyggnader och farledsarbeten.

III. Departementschefen

Genom Säffle kanal finns en sammanhängande sjöled mellan Arvika och Väneren. Farleden är ca 80 km lång. Vid Säffle finns, förutom en damm för reglering av vattenståndet i farleden ovanför staden, kanalens enda sluss. I kanalen kan framföras fartyg med en längd av 32 m, en bredd av drygt 7 m och ett djupgående av 3 m, vilket motsvarar en lastförmåga av maximalt ca 300 ton. Sedan Trollhätte kanal i början av detta århundrade byggts om för trafik med fartyg med en lastförmåga av drygt 2 000 ton, har frågan om en modernisering av Säffle kanal aktualiserats i olika sammanhang.

År 1948 fattade statsmakterna principbeslut om att en ombyggnad av Säffle kanal skulle komma till stånd så snart de penningpolitiska förhållan- dena medgav. Enligt planerna skulle farledsdjupet på sträckan Väneren— Säffle ökas till 3,9 m, vilket skulle medge passage för fartyg med ett djup- gående av 3,6 m. Frågan om fördjupning av den återstående delen av kana- len skulle utredas ytterligare. I sammanhanget godkändes ett avtal med Billeruds aktiebolag, i vilket staten förband sig att bygga ut kanalen mot att bolaget lämnade bidrag härtill med 500 000 kr. Vidare utlovade dåva- rande Säffle köping att bidra med 100 000 kr. till utbyggnaden. Staten för- värvade också aktiemajoriteten i Säffle kanalbolag. Kanalens drift och för- valtning överfördes till vattenfallsstyrelsen och sammanslogs sedermera med förvaltningen av Trollhätte kanal.

Vattenfallsstyrelsen fick därefter i uppdrag att utreda omfattningen av den utbyggnad av kanalen som slutligt borde ske. Styrelsen redovisade re- sultatet av utredningsuppdraget år 1959. Kostnaderna för statsverket för en

utbyggnad beräknades till mellan 5 och 6 milj. kr. Enligt styrelsen syntes det ofrånkomligt att ombyggnaden inte skulle ge företagsekonomiskt tillfredsställande avkastning och att dess fullföljande måste delvis motiveras av de allmänna fördelar som åtgärden medförde. År 1961 redovisade styrelsen vissa ytterligare överväganden rörande främst farledens tekniska utformning. Härvid anförde styrelsen bl. a., att ett ökat djupgående på kanalen skulle medföra snabbt stigande kostnader, varför anledning ej bedömdes föreligga att frångå det tidigare rekommenderade djupgåendet av 3,6 m i hela farleden.

Frågan har nu ytterligare penetrerats av Säfte kanalutredning.

Utredningen, som i första hand prövat om förutsättningarna för den år 1948 beslutade kanalombyggnaden fortfarande kvarstår, erinrar om att det siffermässiga underlaget för 1948 års beslut till största delen hämtats från en tidigare utredning, enligt vilken godskvantiteten (exkl. flottningsgods) på en ombyggd kanal kunde beräknas till nära 280 000 ton. Säfte kanalutredning har kommit fram till en betydligt mindre trafikvolym eller drygt 100 000 ton. Minskningen beror delvis på de för bygden gynnsamma förskjutningar i näringslivet, som ägt rum under senare år och som kan beräknas fortgå. Utvecklingen innebär ändrade krav på områdets transportförsörjning som minskar fördelarna av direkta sjötransporter med fartyg av den storlek att de kan utnyttja en utbyggd kanal.

Utredningen har funnit att en kanalombyggnad, som beräknas kosta mellan 6 och 7 milj. kr. i 1963 års priser, ger dålig räntabilitet för staten från företagsekonomisk synpunkt. Härtill kommer att värdet av en kanalombyggnad för den omliggande bygden inte är så stort att det motiverar ett avsteg från den av statsmakterna nyligen fastslagna principen att varje trafikgren skall svara för sina kostnader. Skulle statsmakterna anse sig böra stimulera områdets näringsliv bör enligt utredningen andra åtgärder än en kanalombyggnad komma i fråga.

Utredningen, som således funnit att trafikbehov, ombyggnadskostnader och räntabilitet ändrats så att den tidigare förutsatta kanalombyggnaden inte längre ter sig försvarlig, har eftersträvat en avlösning av 1948 års avtal mellan staten och Billeruds aktiebolag. Utredningen har med bolaget träffat en preliminär överenskommelse som i huvudsak innebär, att 1948 års avtal inte fullföljs och att staten förbinder sig att bidra med högst 1,7 milj. kr. till utbyggnad av bolagets industrihamn vid Gruvön i Vänern. Detta innebär enligt utredningen, att avlösningsbeloppet användes till ett trafikekonomiskt mera ändamålsenligt objekt. Enligt utredningen bör den nuvarande kanalen även fortsättningsvis finnas att tillgå. Överenskommelsen skall för att bli bindande godkännas av Kungl. Maj:t före den 1 juli 1965.

I anledning av vissa åtaganden som Arvika stad gjort i anslutning till den tidigare planerade kanalombyggnaden har utredningen vidare föreslagit, att staten ställer 300 000 kr. till förfogande för gatu- eller vägprojekt i sta-

den. Vidare förordar utredningen, att statsmakterna vid en eventuell utbyggnad av en allmän hamn i Säffle beaktar vissa engagemang från denna stads sida i samband med den ursprungligen planerade kanalbyggnaden. Slutligen har utredningen föreslagit, att statsmakterna vid ställningstaganden i frågor angående omfattningen av och tidpunkten för skilda vägförbättringsåtgärder inom kanalens omland på ett välvilligt sätt uppmärksammar områdets behov av vägförbindelser.

Riksrevisionsverket har funnit, att en avlösning av avtalet icke bör genomföras f. n. Sjöfartsstyrelsen och Föreningen för inre vattenvägar har ansett sig icke kunna tillstyrka utredningens förslag. Detta har däremot tillstyrkts helt eller med endast mindre erinringar av flertalet övriga remissinstanser, t. ex. järnvägsstyrelsen, vattenfallsstyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen, kommerskollegium och kanaltrafikutredningen.

Enligt min mening kan Säffle kanalutrednings överväganden och förslag i princip godtas. De skäl som utredningen anfört visar, att det inte längre är försvarligt att bygga ut kanalen i den omfattning som statsmakterna förutsatte år 1948. En sådan utbyggnad skulle, som utredningen påpekat, strida mot de nyligen fastslagna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken. Jag delar således utredningens uppfattning, att den tidigare beslutade ombyggnaden icke bör komma till stånd, varför en avlösning av avtalet med Bille-ruds aktiebolag bör ske. Med hänsyn till att avlösningens beloppets storlek utgör ett förhandlingsresultat och att bolaget — på sätt som jag återkommer till i det följande — förklarat sig villigt att bidra till täckande av vissa andra kostnader har jag icke något att erinra mot utredningens förslag att bolaget skall erhålla bidrag till Gruvöhamnen med högst 1,7 milj. kr. Jag tillstyrker även förslaget att 300 000 kr. skall ställas till förfogande för väg- eller gatuprojekt i Arvika.

Under ärendets beredning inom kommunikationsdepartementet har vissa ytterligare synpunkter framförts i fråga om kanalens betydelse för den kringliggande bygden. Från berörda kommuners sida har anförts bl. a. att även en mindre ombyggnad än den tidigare beslutade skulle vara av vikt för möjligheten att behålla och i viss omfattning även öka nyttotrafiken på kanalen. Detta skulle bidra till en mera gynnsam utveckling av näringslivet inom området, som är i behov av lokaliseringpolitiska stödåtgärder. I anledning härav har jag låtit undersöka förutsättningarna för en sålunda förordad mindre utbyggnad. Från vattenfallsstyrelsen har därvid redovisats att det torde vara i och för sig rimligt att förlänga slussen i Säffle och att vidtaga vissa andra mindre åtgärder, vilka möjliggör trafik med fartyg som är ca 20 % längre än de största fartyg som nu kan passera kanalen. Bredden på de fartyg som skulle kunna utnyttja kanalen skulle dessutom kunna öka något. Djupgåendet i farleden förutsättes vara oförändrat. Genom en sådan mindre ombyggnad skulle bl. a. visst mindre nordsjötonnage och större tankfartyg än f. n. kunna trafikera kanalen. Detta skulle möjliggöra

större laster av främst sågade trävaror och petroleumprodukter. Kostnaderna för ombyggnaden har beräknats till sammanlagt ca 1 milj. kr. I beloppet har räknats in 150 000 kr. för vissa underhållsåtgärder, som måste vidtagas även om kanalen inte utbygges. Vid överläggning med företrädare för Billeruds aktiebolag har dessa förklarat att en sådan mindre utbyggnad skulle vara av trafikekonomiskt värde för bolaget. Företaget är därför villigt att bidra med 35 % av den beräknade kostnaden, dock med högst 350 000 kr.

Efter avdrag för de nämnda underhållskostnaderna om ca 150 000 kr. och bidraget från Billeruds aktiebolag skulle statens kostnader för den mindre utbyggnaden kunna beräknas till ca 500 000 kr. En sådan mindre omfattande investering torde kunna medföra en trafikökning, som gör den lönsam. Ombyggnaden kan också antagas ha viss positiv lokaliserings- och sysselsättningseffekt i kanalens omland. Jag är därför beredd att förorda att en sådan ombyggnad kommer till stånd.

Sammanfattningsvis innebär mina ställningstaganden följande. I enlighet med utredningens förslag bör staten lämna bidrag med 55 %, dock högst 1 700 000 kr., av kostnaderna för utbyggnad av Billeruds aktiebolags industrihamn i Gruvön. Vidare bör ett belopp av 300 000 kr. ställas till Arvika stads förfogande, att efter länsstyrelsens godkännande användas för gatu- eller vägprojekt i staden. För dessa åtgärder torde beräknas ett belopp av 2 milj. kr. under det under sjätte huvudtiteln uppförda reservationsanslaget till bidrag till handelshamnar och farleder. Vidare bör en mindre ombyggnad av Säffle kanal företagas i enlighet med de av vattenfallsstyrelsen angivna riktlinjerna för en kostnad av ca 1 milj. kr. Härav lämnar Billeruds aktiebolag bidrag med 35 % upp till 350 000 kr. Kostnaderna i övrigt för utbyggnaden bör bestridas med driftmedel som vattenfallsverket disponerar, i första hand inom kanälrörelsen.

Vid bifall till de nu förordade åtgärderna, vilka för statsverket beräknas kosta sammanlagt ca 2,5 milj. kr., skulle staten befrias från skyldigheten att bygga ut Säffle kanal för ett belopp av inemot 7 milj. kr.

Den av utredningen träffade preliminära överenskommelsen med Billeruds aktiebolag har efter förhandlingar med bolaget kompletterats i enlighet med vad jag nu anfört. Den nya överenskommelsen torde såsom *bilaga* få fogas till statsrådsprotokollet för denna dag.

Vid bifall till vad jag nu föreslagit torde Kungl. Maj:t böra inhämta riksdagens bemyndigande att godkänna överenskommelsen med Billeruds aktiebolag. Vidare torde Kungl. Maj:t böra uppdraga åt vattenfallsstyrelsen att närmare utreda och projektera den förordade mindre ombyggnaden av Säffle kanal.

Sjöfartsstyrelsen har för andra bidrag från förevarande anslag under nästa budgetår beräknat medelsbehovet till 2 milj. kr. Jag har ingen erinran häremot.

Anslaget torde sålunda uppföras med (2 000 000 + 2 000 000) 4 000 000 kr. Jag hemställer att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

1) godkänna de riktlinjer för utbyggnad av Säfte kanal som jag förordat i det föregående;

2) bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna den av mig i det föregående redovisade överenskommelsen mellan staten och Billeruds aktiebolag;

3) till *Bidrag till handelshamnar och farleder* för budgetåret 1965/66 på driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 4 000 000 kr.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Bert Holmberg

Överenskommelse
mellan Svenska staten och Billeruds aktiebolag

Mellan Svenska staten och Billeruds aktiebolag föreligger ett den 23 mars resp. den 7 april 1948 dagtecknat avtal enligt vilket staten förbundit sig att på i avtalet närmare angivna villkor ombygga Säffle kanal och bolaget förbundit sig dels att bidra till kanalombyggnaden med 500 000 kronor, dels ock att utan ersättning till staten överlämna 23 aktier i Seffle kanalbolag. Avtalet har hittills icke uppfyllts i vidare mån än att bolaget till staten överlämnat angivna aktier.

Svenska staten och Billeruds aktiebolag överenskomma nu att avtalet icke skall fullföljas i vidare mån än så redan skett. Avtalet upphör sålunda att medföra rätt för någondera parten att kräva uppfyllelse av någon enligt avtalet kvarstående förpliktelse. Parterna träffa följande nya överenskommelse.

Staten förbinder sig att utgiva bidrag till utbyggnad av bolagets hamnanordningar i Gruvön. Bidraget skall utgå med 55 procent av utbyggnadskostnaden, dock med högst 1 700 000 kronor.

Bolaget förbinder sig att till staten utgiva bidrag till kostnaderna för förlängning av slussen i Säffle och de åtgärder i övrigt som erfordras för att möjliggöra trafik på Säffle kanal av fartyg med ca 20 procent större längd än vad den nuvarande kanalen tillåter, med i stort samma djupgående samt med något ökad bredd. Bidraget skall utgå med 35 procent av ifrågavarande kostnader, dock med högst 350 000 kronor.

Bidrag som avses i detta avtal utgår endast för sådana arbeten som utförts under tiden den 1 juli 1965—den 1 juli 1971 och för vilka tillika bidrag påkallats före sistnämnda datum.

Om någon av parterna påkallar det, skall den andra parten fullgöra sin bidragsskyldighet successivt i mån av arbetenas utförande på följande sätt. Sedan för varje halvår efter byggnadsarbetenas igångsättande den part, som påkallat bidragets utbetalande, visat vilka kostnader, som under halvåret nedlagts på arbetena ifråga, skall den andra parten inom ramen för avtalets maximibelopp utbetala bidrag enligt avtalad procent av de visade kostnaderna. Första utbetalning må dock ske tidigast den 1 juli 1966.

Denna överenskommelse är gällande endast under förutsättning att densamma godkännes av Kungl. Maj:t före den 1 juli 1965.

Stockholm den 19 februari 1965

För Svenska staten

Lars Peterson

Säffle den 22 februari 1965

För Billeruds aktiebolag

Ake Pihlgren