

Nr 73

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående bidrag till handelshamnar och farleder för budgetåret 1965/66 m. m.

(4:e avd.)

I propositionen nr 1 har Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln (bilaga 8, punkt D 15) föreslagit riksdagen att, i avbidan på särskild proposition i ämnet, för budgetåret 1965/66 till Bidrag till handelshamnar och farleder beräkna ett reservationsanslag av 4 000 000 kr.

Därefter har Kungl. Maj:t i propositionen nr 44, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 5 mars 1965, föreslagit riksdagen att dels godkänna i statsrådsprotokollet förordade riktlinjer för utbyggnad av Säffle kanal, dels bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna i statsrådsprotokollet redovisad överenskommelse mellan staten och Billeruds aktiebolag, dels ock till Bidrag till handelshamnar och farleder för budgetåret 1965/66 på driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 4 000 000 kr.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet 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.

I propositionen lämnas redogörelser för dels tidigare utredningar m. m., dels ock Säffle kanalutredning (s. 3—10).

Beträffande *remissyttranden* får utskottet hänvisa till propositionen (s. 10—12).

Sjöfartsstyrelsen har föreslagit, att anslaget för budgetåret 1965/66 uppföres med 2 milj. kr.

Departementschefen har anfört följande.

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 förhållandena medgav. Enligt planerna skulle farledsdjupet på sträckan Vänern—Säffle ökas till 3,9 m, vilket skulle medge passage för fartyg med ett djupgående av 3,6 m. Frågan om fördjupning av den återstående delen av kanalen 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 dåvarande Säffle köping att bidra med 100 000 kr. till utbyggnaden. Staten förvärvade också aktiemajoriteten i Seffle kanalbolag. Kanalens drift och förvaltning 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 resultatet 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 frånga det tidigare rekommenderade djupgåendet av 3,6 m i hela farleden.

Frågan har nu ytterligare penetrerats av Säffle 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. Säffle 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 avlösningens belopp användes till ett trafikekonomiskt mera ändamålsenligt objekt. Enligt utredningen bör den nuvarande kanaleden 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 staden. 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 kanalombyggnaden. 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 Billeruds 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 lokaliseringspolitiska 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 kanalrörelsen.

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.

Utskottet. På grundval av verkställd utredning förordar departementschefen att den av statsmakterna år 1948 beslutade ombyggnaden av Säffle kanal inte genomföres. Departementschefen anser att de skäl som utred-

ningen anfört visar, att det inte längre är försvarligt att bygga ut kanalen i den omfattning som statsmakterna förutsatte år 1948. På grund härav bör en avlösning ske av det avtal som nämnda år träffades mellan staten och Billeruds aktiebolag rörande kanalens ombyggnad. I enlighet med utredningens förslag förordas att avlösningen sker på så sätt, att staten lämnar bidrag med högst 1,7 milj. kr. till utbyggnad av bolagets hamn i Gruvön vid Väneren. Vidare föreslås att 300 000 kr. ställs till Arvika stads förfogande för väg- och gatuprojekt med anledning av vissa åtaganden som staden gjort i anslutning till den tidigare planerade kanalombyggnaden.

Utöver vad utredningen föreslagit förordar departementschefen att en mindre utbyggnad av kanalen kommer till stånd för att möjliggöra en ökad passage av fartyg. Kostnaden för denna utbyggnad har beräknats till sammanlagt ca 1 milj. kr. Av den beräknade kostnaden kommer Billeruds aktiebolag att bidra med 35 %, dock med högst 350 000 kr. Efter frånräkning av vissa underhållskostnader av 150 000 kr., vilka erfordras även om kanalen inte bygges ut, skulle statens kostnader för den mindre utbyggnaden kunna beräknas till ca 500 000 kr. De på staten belöpande kostnaderna avses bestridas med driftmedel som vattenfallsverket disponerar, i första hand inom kanalrörelsen. Den föreslagna mindre ombyggnaden torde, enligt departementschefens mening, kunna medföra en trafikökning, som gör den lönsam.

Utskottet har icke funnit anledning till erinran mot den föreslagna avlösningen av 1948 års avtal och de i anslutning därtill förordade avlösningsbeloppen. Den föreslagna mindre utbyggnaden av Säffle kanal synes enligt utskottets mening ändamålsenlig och tillstyrkes därför. Beräkningen av medelsbehovet i övrigt under förevarande anslag tillstyrkes likaledes av utskottet.

Utskottet hemställer följaktligen,
att riksdagen må

- 1) godkänna de riktlinjer för utbyggnad av Säffle kanal som förordats i statsrådsprotokollet;
- 2) bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna den av departementschefen 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.

Stockholm den 27 april 1965

På statsutskottets vägnar:

GÖSTA BOHMAN

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet har närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar Näsström, Boman, Einar Persson, Birger Andersson, Fritz Persson, Axel Andersson, Rikard Svensson, Söderberg, Bengtson, Mårtensson, Kaijser, Herbert Larsson, Nils Theodor Larsson och Strandberg; samt

från a n d r a kammaren: herrar Bohman, Gustafsson i Stockholm, Karlsson i Olofström, Ståhl, Blidfors, Eliasson i Sundborn, Almgren, Mellqvist, fru Lewén-Eliasson, herrar Turesson, Bergman, fröken Olsson, herrar Antonsson, Nelander och Mundebo.