

Nr 683

Av herr andre vice talmannen **Cassel m. fl.**, om utbyggnad av
Trollhätte kanal, m. m.

(Lika lydande med motion nr 631 i Första kammaren)

Den av kommunikationsministern med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande av den 26 maj 1961 tillsatta kanaltrafikutredningen har i sitt under 1967 avgivna betänkande "Vänern och Vätterns förbindelse med Västerhavet" (SOU 1967: 32) som sitt huvudförslag angivit att förbindelsen till Vänern bibehålles genom Trollhätte kanal och att kanalen blir föremål för en etappvis utbyggnad i nära anslutning till kapacitetsbehovets utveckling.

En första nära liggande etapp skulle härvid taga sikte på en förstoring av kanalen för att möjliggöra ökade lastintag för de större fartyg, som med hänsyn till längd och bredd för närvarande kan trafikera kanalen.

Detta skulle innebära att man med utnyttjande av i nuvarande slussar inbyggda marginaler skulle kunna öka det normala djupgåendet från 4,6 m till ca 5,0 m och härigenom för de större fartygen öka lastintaget från ca 1 800 till ca 2 500 ton. En väsentlig målsättning vid en sådan begränsad fördjupning av kanalleden bör vara att eliminera de för sjötrafiken på Vänern besvärande reduktionerna i fartygets lastintag, som nu betingas av fartygsdjupet på sträckan Vänern—Brinkebergskulle, där det tillåtna djupgåendet vid låga vattenstånd i Vänern tidvis måste begränsas ned mot 4,0 m.

Utredningen uttalar att nuvarande slussar av tekniska skäl bör förnyas under mitten av 1970-talet. Även vid de nu relativt svaga indikationer, som föreligger i fråga om fördelarna av att kunna utnyttja väsentligt större fartyg i kanaltrafiken, bör de nya slussarna härvid dimensioneras för enheter med en lastförmåga av ca 5 000 ton. Frågan om en anpassning av jämväl farleden i övrigt för väsentligt större fartyg bör bli föremål för förnyad utredning i början av 1970-talet.

Kanaltrafikutredningen har vid remisstidens utgång den 1 april 1968 varit föremål för yttranden från en mångfald remissinstanser. Statens vattenfallsverk, som förvaltar Trollhätte kanal, har i sitt yttrande anslutit sig till utredningens huvudförslag men inte delat utredningens uppfattning att tidsprogrammet för etappvisa åtgärder bestämmes av behovet att av tekniska skäl företaga en investering i nya slussar i mitten av 1970-talet.

Verket anser att de nuvarande slussarna med vissa successiva åtgärder utöver det normala underhållet bör kunna hållas fullt funktionsdugliga och fylla rimliga anspråk på teknisk standard till fram emot sekelskiftet. Vattenfall uttalar emellertid att en översiktlig kanalplan bör upprättas med sikte på en framtida utbyggnad enligt i huvudsak det av utredningen angivna maximalalternativet. Behovet av en sådan plan är påtagligt med hänsyn till frågor som aktualiseras i samband med stadsplanering och planering av brobyggen m. m. utefter Göta älv.

Den av utredningen som första utbyggnadsetapp förordade fördjupningen till 5,0 m djupgående innebär att de i slussarna inbyggda marginalerna tages fullt i anspråk. Farledsöppningarna i nyare broar liksom Tingstadstunneln i Göteborg är förberedda för fartygsdimensioner motsvarande utredningens maximalalternativ. Övriga broar och konstbyggnader, som berör farleden, medger minst 5,0 m djupgående utan andra förändringar än muddring i botten. För en fördjupning av sträckan Vänern—Brinkebergskulle föreligger vattendomstolens tillstånd sedan 1959 och, arbeten här kan igångsättas med kort varsel. En viss farledsomläggning vid Stallbacka framtingas i början av 1970-talet av en motorvägsbro och ytterligare en innerstadsbro över Göta älv.

Inklusive nämnda åtgärder — som erfordras redan vid nuvarande djupgående — har de för en fördjupning till 5,0 m erforderliga investeringarna beräknats till ca 20 mkr. Häri inkluderas även de nautiska förbättringarna och ovanstående erosionsskydd men ej någon del av kostnaderna för reparation av slussarna.

Genom att vissa särskilt påtagliga begränsningar blir eliminerade — främst på sträckan mellan Vänern och Brinkebergskulle — kommer lastintag intill ett djupgående av ca 5,5 m att kunna medgivas under gynnsamma vattenståndsförhållanden men med vissa restriktioner i fråga om fartygens hastigheter m. m.

Frågan synes av allt att döma få en förnyad aktualitet under våren 1969, då man beräknar att vänernmagasinets utnyttjande för kraftförsörjningen gör det nödvändigt att avsänka vattenytan så långt att fartygstrafiken åter får vidkännas inskränkningar i det maximalt tillåtna djupgåendet och därmed begränsningar i lastintagen för de större fartygen.

Med stöd av ovanstående hemställes,

att riksdagen måtte besluta

I. att den utbyggnad som nu bör företagas för Vänerns förbindelse med Västerhavet skall avse Trollhätteleden,

II. att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att statens vattenfallsverk får i uppdrag att, som en första etapp, ge-

nomföra fördjupning av leden på sätt som i motionen angives, samt

III. att till Kraftstationer m. m. för budgetåret 1969/70 anvisa ett investeringsanslag av 615 000 000 kronor.

Stockholm den 28 januari 1969

Leif Cassel (m)

Rolf Eliasson (m)
i Moholm

Gunnar Larsson (cp)
i Luttra

Bengt-Olof Thylén (m)

Tage Magnusson (m)
i Borås

Karl-Erik Eriksson (fp)
i Arvika

Arvid Eskel (s)

Nils Odhe (s)

Arne Blomkvist (s)

Nr 684

Av herr **Boo m. fl.**, om uppskov med det trafikpolitiska reformprogrammet.

(Lika lydande med motion nr 612 i Första kammaren)

Stockholm den 28 januari 1969

Karl Gust. H. Boo (cp)

Claes Elmstedt (cp)

Sven Vigelsbo (cp)

Bertil Jonasson (cp)