

## Nr 1228

Av herr **Franzén** i Motala m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 122, angående Vänerens och Vätterns förbindelse med västerhavet.

(Lika lydande med motion nr 1065 i Första kammaren)

I Kungl. Maj:ts proposition nr 122 av år 1969 hemställer chefen för kommunikationsdepartementet, samtidigt som han förklarar sig inte vara beredd att lägga fram förslag till åtgärder beträffande Göta kanals västgötadel, att riksdagen beredes tillfälle avge yttrande i denna fråga.

1961 års kanaltrafikutredning avgav sitt yttrande 1967. Utredningens majoritet fann inte något skäl att föreslå statliga åtgärder för att bredda och fördjupa Göta kanals västgötalinje. Häremot reserverade sig ledamoten Sven Torell, som med stöd av sina kalkyler hävdade att en utbyggnad skulle bli lönsam. Dåvarande departementschefen fann mot bakgrunden av utredningens majoritet inte något skäl att föreslå statliga åtgärder. Det är emellertid vår bestämda uppfattning att frågan om en utbyggnad av kanalens västgötadel inte bör tagas upp till slutgiltig behandling utan att en del väsentliga synpunkter beaktas enligt följande:

Dels senare publicerat material, vilket utredningen inte då hade tillgång till.

Dels uppgifter och fakta, som enligt reservanten skulle ha medtagits i reservationen om de då varit kända.

Dels vad som framförts i remissvaren till utredningens betänkande.

Dels resultat av de senare årens utomordentligt snabba utveckling på skilda områden, som i många fall kullkastat de prognoser som utredningen grundat sina bedömanden på.

Kanaltrafikutredningens kalkyler har baserats på en bedömning av de godsmängder som år 1980 kan tänkas transporterade på Göta kanals västgötalinje. För tiden 1965 till 1980 har då räknats med en möjlig ökning av godsunderlaget med drygt 2 % per år i ett lägre och 3,5 % per år i ett högre alternativ. Det finns all anledning antaga att ökningen skall fortsätta även efter 1980, även om utvecklingen är svårbedömd. Trafiken på Trollhätte kanal har ökat med i genomsnitt 3,9 % per år under perioden 1950—1967. En trafikökning med 2 % per år synes därför vara helt rimligt att räkna med för Göta kanals västgötadel, i all synnerhet som reservanten och flera remissvar ansett att utredningen räknat med för låga godskvantiteter. Vissa företag har även utvecklats snabbare än utredningen beräknat.

Vidare har kanaltrafikutredningen genomgående räknat med under-

vägskostnader för lastbilstransporter på 8—11,5 öre per tonkm för olika avstånd. Redan när denna kalkyl gjordes får dessa fraktsatser anses ha varit mycket låga och den tunga vägtrafikens slitage har i olika sammanhang allmänt diskuterats.

En höjning av bilskatten med 50 % har nyligen genomförts och den nu slutförda utredningen om vägtrafiken föreslår ytterligare kraftiga höjningar. Även andra länder har erfarit att slitaget är så stort att extra skatter fått införas, eftersom lastbilstrafiken uppenbarligen icke burit sina egna kostnader. Det är därför rimligt att i en jämförelsekalkyl alternativt räkna med högre undervägskostnader för lastbilarna.

Kanaltrafikutredningen har för investeringen i Trollhätte kanal i likhet med tidigare utredningar om Södertälje kanal räknat med en avskrivningstid av 40 år men för Göta kanals västgötadel med 25 år. Denna åtgärd har påtalats i ett flertal remissvar och utförligt bemöts. Det är icke motiverat att räkna med annan avskrivningstid för Göta kanals västgötadel än minst 40 år.

För att belysa den inverkan ovan berörda faktorer har på trafikvinstkalkylen har vätterdelegationen låtit Allm. ingenjörbyråns trafikavdelning beräkna och summera trafikvinster över hela avskrivningsperioden och diskontera dessa till år 1975, som bedömts vara en realistisk tidpunkt för när en ombyggnad kan vara färdig. Beräkningarna har genomförts för tre alternativ för godskvantitetens ökning, nämligen 1, 2 och 3 % årligen, samt för tre alternativa undervägskostnader för lastbilstransporter nämligen 8—11,5 öre per tonkm (den taxa som kanaltrafikutredningen använt) samt en höjning av denna taxa med 2 resp. 4 öre per tonkm.

Följande trafikvinster erhålles för skeppning av gods över en utbyggd Göta kanals västgötadel jämfört med lastbilstransport av samma gods från hamnarna i Norrköping och Göteborg.

Årlig ökning av godsmängden	Lastbilarnas undervägskostnader öre/tonkm > 100 km < 25 km		Årliga trafikvinster mkr., år				Diskonterat värde. Basår 1975 mkr.
			1980	1990	2000	2010	
1 %	8;	11,5	1,91	2,11	2,33	2,57	33,2
	10;	13,5	3,86	4,26	4,71	5,20	67,2
	12;	15,5	5,72	6,32	6,98	7,71	99,6
2 %	8;	11,5	1,91	2,33	2,84	3,46	36,7
	10;	13,5	3,86	4,71	5,73	6,99	74,0
	12;	15,5	5,72	6,97	8,50	10,36	109,8
3 %	8;	11,5	1,91	2,56	3,45	4,63	40,7
	10;	13,5	3,86	5,19	6,97	9,36	82,4
	12;	15,5	5,72	7,69	10,34	13,89	122,2

### *Diskussion av resultatet och sammanfattning*

Kanaltrafikutredningen har för 1980 beräknat en trafikvinst av 1,9 mkr. Denna vinst hänför sig till en beräknad godskvantitet 1980 (efter ombyggnad av kanalen) om 260 000 ton/år. Kanaltrafikutredningens trafikvinst 1980 utgör utgångspunkt för här redovisade beräkningar.

De för beräkningen av trafikvinsterna använda fraktsatserna täcker även kanalavgifter på 2 kr./ton torrlast och 3 kr./ton petroleum. Dessa avgifter beräknas motsvara de årliga driftkostnaderna.

De diskonterade värdena av de årliga vinsterna kan då jämföras direkt med beräknad byggnadskostnad.

Av dessa kalkyler framgår att även om trafikökningen efter 1980 skulle vara så låg som 2 % per år och lastbilarnas undervägskostnader endast stiga med 2 öre kan en byggnadskostnad av ca 74 miljoner kronor förräntas med 6 % och amorteras på 40 år. 2 % ter sig enligt ovan som ett minimalalternativ.

Eftersom fartygstransporter är billigast har det för närvarande varit en strävan att koncentrera näringslivet till kustzonerna. Detta har medfört ett ökat behov av bostäder och andra samhällseliga anläggningar i kustområdena medan motsvarande investeringar i inlandet till stor del blivit värdelösa. Den lokaliseringpolitiska effekten av en kanal understrykes i flera remissvar, som även efterlyser utredningar av hithörande problem. Behovet av en integrerad trafik- och samhällsplanering har under hand framhållits från utredningens sida, vars ordförande understrukt faran av att isolerat se på en samhällssektor i taget. De av 1963 års riksdag beslutade riktlinjerna för trafikpolitiken innebar att varje trafikgren skulle lägga företagsekonomiska överväganden till grund för sin verksamhet. Emellertid skulle vederbörande politiska instanser även beakta sociala eller likartade problem i anknytning till trafikservicefrågor. Den nu aktuella utbyggnaden av Göta kanal innebär icke något avsteg från 1963 års trafikpolitiska målsättning.

I den aktuella samhällsdebatten påtalas i olika sammanhang praktiskt taget dagligen överbelastningen av våra vägar och våra mycket höga kostnader för trafikolyckor och därmed sammanhängande sjukvård. Trots att våra vägkostnader per innevånare ligger högst i Europa, krävs från alla delar av landet ökat vägbyggande. Krav på restriktioner i fråga om lastbilstrafiken har även väckts.

Det synes därför rimligt att tillvarata varje möjlighet att avlasta vägnätet, som dessutom just i de berörda områdena runt om Vättern ofta är av låg klass.

Det har emellanåt påståtts att kanaler skulle vara föråldrade som transportleder i dagens samhälle. Häremot kan anföras att västtyska kommuni-

kationsministern i sin årsrapport för Tysklands inre vattenvägar 1968 under rubriken "Utbyggnad och underhåll" anfört följande:

Regeringen har bemödat sig att anpassa sig till den moderna sjöfartens stigande fordringar med avseende på trafiken och tekniken så att nätet av inre vattenvägar hållas i ett fullgott skick med hänsyn till deras näringspolitiska betydelse — — — Under åren 1963—1966 kunde för första gången åtgärder vidtagas i större omfattning för en anpassning av de inre vattenvägarna till de stigande fordringarna och avtal träffades mellan regeringen och de i olika fall berörda länderna om utbyggnadsprogram.

Rapporten upptar redogörelse för 16 olika omfattande kanalarbeten, som vidtagits för att öka kapaciteten. Bl. a. har belysning införts på långa kanalsträckor för trafik dygnet runt.

Ur en tabell framgår att godstrafiken på de inre vattenvägarna från 1936 ökat med 129 %.

Den franske kommunikationsministern sade i sitt invigningstal vid den stora Europamässan i Strasbourg den 4 september i år: "Jag vill särskilt understryka för er betydelsen av hamnar och inre vattenvägar för morgondagens ekonomi, eftersom det är ett krav som ofta blivit för lite beaktat, icke endast av den allmänna opinionen utan även i administrativa och politiska kretsar — — — Ett modernt land bör ha ett komplett nät av både bilvägar och vattenvägar, som förenas i moderna hamnar."

De tyska investeringarna i inre vattenvägar torde såvitt kunnat utrönas uppgå till 660 miljoner D-mark för 1968 och de franska investeringarna uppgår till 400 miljoner fr. per år under nu pågående femårsperiod. Allt detta bestyrker att kanaler i dag är aktuella än någonsin.

Medan den trafikpolitiska diskussionen pågår sörjer utvecklingen för att utbyggnaden av Göta kanal blir alltmera aktuell. Den utveckling som redan kunnat noteras i många industriregioner utomlands gör sig gällande även i Sverige. Inom en mycket snar framtid kommer man inte att tala om alternativa lösningar. Utvecklingen kommer att nödvändiggöra tillvaratagande av alla till buds stående medel att klara den växande trafikintensiteten och den ökande transportvolymen.

Utvecklingen på sjöfartsområdet mot mycket stora lastfartyg medför att dessa stora fartyg kommer att matas av mindre fartyg i ett fåtal storhamnar i Europa. Det finns därför all anledning att icke avhända sig möjligheten av att genomföra direkttransporter från det inre av landet till Göteborg eller nordsjöhamnar.

Med dessa fakta för ögonen framstår det som samhälleligt angeläget att tillvarataga de möjligheter som en utbyggnad av kanalen innebär.

Härtill kommer att alla utan undantag önskar att Göta kanal skall bevaras som åtminstone en välskött turisttrafikled. Alla är införstådda med att

enbart turisttrafiken inte kan bära driftkostnaderna. Dessa skulle få täckas av statsbidrag om en utbyggnad icke kommer till stånd.

Mot säkra statliga utgifter som skulle komma att växa varje år, ställer vi genom en utbyggnad av kanalen följande:

Goda möjligheter till en samhällsekonomiskt lönsam kanaldrift och en konkurrenskraftig näring.

Påtagliga fördelar ur försvars-, beredskaps- och lokaliseringssynpunkt.

Klart uttalade ekonomiska fördelar för stora delar av näringslivet och den enskilde konsumenten.

En välkommen avlastningsmöjlighet för vårt hårt ansträngda vägnät.

En förbättrad turistservice.

En väsentlig del av arbetena, som är av flera skilda slag, bör även kunna utnyttjas som beredskapsarbeten.

I princip ansluter vi oss till den reservation, som avgivits av ledamoten i kanaltrafikutredningen Sven Torell och de olika utredningar, som vätterdelegationen gjort, däribland delegationens skrivelse till kommunikationsministern den 12 mars detta år. Det är vår åsikt att denna investering är en, i dagens trafikpolitiska läge, rationell och riktig satsning på utveckling av kanaltrafiken. Vätterregionens transportekonomiska läge kommer härigenom att avsevärt förbättras.

Med stöd av vad som ovan framförts hemställes,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om att en beredning tillsättes för skyndsam överarbetning av kanaltrafikutredningen med särskilt beaktande av det material som framlagts i vätterdelegationens senaste utredningar.

Stockholm den 21 oktober 1969

<i>Oscar Franzén (s)</i> i Motala	<i>Marta Lindberg (s)</i>	<i>Nils Odhe (s)</i>
<i>Arne Blomkvist (s)</i>	<i>Anders Björck (m)</i> i Nässjö	<i>Sven Persson (s)</i> i Skänninge
<i>Rolf Eliasson (m)</i> i Moholm	<i>Gunnar Larsson (cp)</i> i Luttra	<i>Erik Larsson (cp)</i> i Öskevik
<i>Karl Rask (s)</i>	<i>Eva Åsbrink (s)</i>	<i>Bengt Börjesson (cp)</i> i Falköping
<i>Sven G. Andersson (fp)</i> i Örebro	<i>Sven Johansson (cp)</i> i Skärstad	<i>Ingemar Leander (s)</i>
<i>Ake Polstam (cp)</i>	<i>Astrid Bergegren (s)</i>	<i>Erik Glimnér (cp)</i>
<i>Gunnar Hyltander (fp)</i>	<i>Erik Brandt (s)</i>	<i>Sigvard Rimås (fp)</i>
<i>Lars Henriksson (s)</i>	<i>Karin Wetterström (m)</i>	