

Nr 122

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående Vänerns och Vätterns förbindelse med västerhavet; given Stockholms slott den 27 juni 1969.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över vad föredragande departementschefen anfört om Vänerns och Vätterns förbindelse med västerhavet.

GUSTAF ADOLF

Svante Lundkvist

Propositionens huvudsakliga innehåll

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.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott
den 27 juni 1969.*

N ä r v a r a n d e:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LANGE, KLING, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, WICKMAN, MOBERG, BENGTTSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Lundkvist, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *Vänerns och Vätterns förbindelse med västerhavet* och anför.

I. Inledning

Kanaltrafikutredningen som tillsattes år 1961 för att utföra en trafik-ekonomisk utredning om godtransporterna mellan väner- och vätterområdena samt västerhavet (ledamöter professor Sven Godlund, ordf., överinspektör Olof Jarder, sjöfartsrådet Bengt Rickard samt direktörerna Sven Torell och Arne Waller; direktiv se 1962 års riksdagsberättelse s. 127) har i maj 1967 avlämnat betänkandet Vänerns och Vätterns förbindelse med västerhavet jämte bilagor (SOU 1967: 32 o. 33). Vid betänkandet är fogade en reservation av ledamoten Torell och ett särskilt yttrande av ledamoten Waller.

Yttranden över betänkandet har avgetts av överbefälhavaren, statens järnvägar, statens vägverk, sjöfartsstyrelsen, statens planverk, statens geotekniska institut, riksrevisionsverket, statens vattenfallsverk, statens naturvårdsverk, kommerskollegium, överstyrelsen för ekonomisk försvarsberedskap, arbetsmarknadsstyrelsen, länsstyrelserna i Östergötlands, Jönköpings, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands och Örebro län, hamnutredningen, lotsorganisationsutredningen, Göta kanalbolag, Jernkontoret, Handelskamrarnas nämnd, Uddevalla stad, Göteborgs stad, Svenska hamnförbundet, Sveriges allmänna exportförening, Näringslivets trafikdelegation, Sveriges redareförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Föreningen för inre vattenvägar, Vätterdelegationen, 1957 års Vänerkommitté, Vänerns seglationsstyrelse, Svenska teknologföreningen, Kommittén för Vätterns vattenvård, Centerpartiets distriktsorganisationer i Östergötlands, Jönköpings, Skaraborgs, Värmlands, Örebro och Kopparbergs län. Jernkontoret, Handelskamrarnas nämnd och Sveriges allmänna exportförening har anslutit sig till Näringslivets trafikdelegations yttrande.

Länsstyrelserna och kommerskollegium har bifogat yttranden från bl. a. stads- och kommunalfullmäktige inom de berörda områdena, landstingsorgan, handelskamrar, industrier och föreningar.

Vänern och Vättern står i förbindelse med Östersjön och västerhavet genom Göta kanal och Trollhätte kanal. Göta kanal består av en del genom Östergötland som förbinder Östersjön med Vättern, och en del genom Västergötland som förbinder Vättern med Vänern. Utredningen har i enlighet med sitt uppdrag behandlat endast Göta kanals västgötadel, trollhätteledden samt en tänkt led Vänersborg—Uddevalla dvs. Vänerns och Vätterns förbindelse med västerhavet.

Göta kanals västgötadel går från Vättern genom naturliga sjöar och konstbyggda sträckor fram till Vänern. Kanalen, som i sitt nuvarande skick är ungefär 150 år gammal, tillåter trafik med fartyg av följande största dimensioner: längd 32 m, bredd 7 m och djupgående 2,82 m. Dessa mått svarar mot en största dödvikt av ca 250 ton. Kanalen är ca 65 km lång, varav 38 km utgörs av konstbyggda sträckor. Höjdskillnaden mellan Vättern och Vänern är ca 44 m.

Trollhätte kanal, som sträcker sig mellan Vänern och Göteborg, är räknat från Hisingsbron i Göteborg till Vänern ca 86 km lång, varav 10 km utgörs av konstbyggda sträckor. Resten av kanalen följer Göta älv. Kanalen har sammanlagt sex slussar vid Ström (Lilla Edet), Trollhättan och Brinkebergskulle. I Trollhättan är tre slussar sammanbyggda till en trappa. Vid den år 1916 slutförda ombyggnaden av kanalen fick slussarna följande dimensioner: längd i slusskammaren 90 m, bredd i portöppningen 13,7 m och minsta vattendjup på den s. k. tröskeln 5,5 m. Efter ombyggnaden öppnades kanalen för fartyg med ett största djupgående av 4 m. Senare rensningar i farleden och uppdämningar av vattenytan har ökat djupgåendet till 4,6 m. När Väterns vattenstånd är lägre än 43,86 m, måste emellertid djupgåendet reduceras. Övriga största dimensioner för fartygen är 87 m längd och 12,5 m bredd. Angivna mått svarar mot en största dödvikt av ca 2 000 ton. Slussarna tillåter i och för sig en ökning av det största djupgåendet till 5,4 m.

Beträffande väner- och vätterlederna har tidigare på lokalt initiativ utförts tekniska och trafikekonomiska utredningar. Huvudmännen för dessa utredningar, 1957 års *Vänerkommitté* och *Vätterdelegationen*, var landshövdningarna i berörda län samt representanter för landstingskommuner, industriföretag, rederier m. fl.

Vidare tillsattes år 1957 med anledning av rasriskerna i götaälvdalen en utredning inom inrikesdepartementet — *götaälvskommittén* — för att utreda vissa frågor i anslutning härtill.

Vänerkommittén bildades närmast med anledning av avspärrningsriskerna genom skred i Göta älv. Kommittén anförde att Trollhätte kanal inte var den säkra farled som näringslivets intressen fordrade. Sjöfartens utveckling medförde vidare enligt kommittén krav på vattendjup och slussstorlek, som den nuvarande kanalen inte kunde tillgodose. Kommittén framhöll också, att Trollhätte kanals trafikkapacitet beräknades komma att överskridas omkring år 1970. En ny kanal i sträckningen Vänersborg—Uddevalle för fartyg med ett djupgående av 6,5 m, en största bredd av 16,5 m och längd av 130 m syntes enligt kommitténs uppfattning ge sådana trafikvinster att projektet var samhällsekonomiskt motiverat.

Projektet kostnadsberäknades i 1959 års prisnivå till 350 milj. kr. exklusive marklösen, skadeersättningar o. d.

Vätterdelegationen inriktade sig på en fördjupning av Göta kanals väst-

götadel. Delegationen uttalade att som alternativ till en utbyggnad stod en nedläggning av nuvarande föråldrade kanal. En nedläggning skulle enligt delegationens mening hårt drabba vissa industriförelag och näringsgrenar och dessutom innebära att landets internationellt sett största turistattraktion föll bort. En utbyggd kanal förutsattes genom sänkta transportkostnader i hög grad främja näringslivet inom vätterregionen och skapa underlag för en ökad industrialisering med bl. a. lokaliseringpolitiskt gynnsamma verkningar. Delegationen redovisade olika djupalternativ för en utbyggd kanal, från 4 till 6,5 m. Alltefter djupet varierade investeringskostnaderna i 1959 års prisnivå, från 110 till 280 milj. kr. exklusive marklösen, skadeersättningar o. d. I varje fall de mindre fördjupningsalternativen bedömdes förhållandevis snabbt bli samhällsekonomiskt lönsamma.

Båda projekten angavs i stort vara lämpliga som beredskapsarbeten. Såväl Vänerkommittén som Vätterdelegationen förutsatte att de överlämnade utredningarna i olika avseenden skulle kompletteras innan ett slutligt ställningstagande skedde.

Vänerkommitténs förslag, som överlämnades till Kungl. Maj:t i november 1959, remissbehandlades. Yttranden avgavs av *arbetsmarknadsstyrelsen*, *vattenfallsstyrelsen*, *sjöfartsstyrelsen*, *riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap* samt *götaälvskommittén*. Sjöfartsstyrelsen kritiserade det transportekonomiska utredningsarbetet och ansåg sig inte kunna godta detta i vissa för räntabilitetsbedömningen avgörande delar. Enligt styrelsens åsikt var det angeläget att utredningsarbetet fullföljdes och gavs ökad bredd. Även arbetsmarknadsstyrelsen och riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap förordade fortsatt utredning. Vattenfallsstyrelsen hade inte någon erinran mot att en utredning enligt kommitténs förslag kom till stånd, om en trafikekonomisk bedömning av problemet gav ett positivt resultat. Götaälvskommittén ansåg, att en fullständig utredning borde anstå till dess att slutresultaten av de geotekniska undersökningarna i götaälvdalen av den nuvarande kanalleden förelåg.

Götaälvskommittén vars huvudsakliga uppgift var att undersöka vad som borde göras för att hindra nya rasolyckor i götaälvdalen anförde i sitt betänkande (SOU 1962: 48), att om vissa närmare angivna förstärkningsåtgärder vidtogs och om en uppföljning av erosionsförhållandena m. m. i götaälvdalen skedde kunde man räkna med att riskerna för skred av katastrofkaraktär hade förebyggts på ett godtagbart sätt.

Vissa av de av götaälvskommittén föreslagna åtgärderna har numera genomförts. Statens geotekniska institut fungerar som centralt organ vid övervakningen av stabilitetsförhållandena i älvdalen. Medel har också anvisats för uppföljning av erosionsförloppet och för viss inspektion m. m.

I samband med raset vid Surte år 1950 aktualiserades en omläggning av trollhätteleden i dess sydligare del till Nordre älv. Sjöfartsstyrelsen har fullföljt vissa utredningar som berör denna farled. Möjligheterna att för-

djupa älvsträckan undersöktes därvid och kostnaden för en permanent led genom Nordre älv för fartyg med ett största djupgående av 4,6 m beräknades till ungefär 22 milj. kr. i 1963 års priser. En anpassning av denna led till 6,5 m djupgående kostnadsberäknades till 43 milj. kr.

II. Utredningen

Kanaltrafikutredningen har med utgångspunkt i direktiven sett som sin huvuduppgift att söka klarlägga om behoven av tyngre transporter inom väner- och vätterområdet redan nått eller kan väntas inom överskådlig framtid nå en sådan omfattning att regionen kan bära kostnaderna för transportsystem som har väsentligt högre kapacitet än de nuvarande. Utredningen har valt att fullgöra sitt uppdrag genom att söka värdera de ekonomiska vinster för samhället som skulle kunna följa av olika kapacitetsökande utbyggnadsalternativ avseende Vänerns och Vätterns förbindelse med västerhavet samt ange den kostnadsram inom vilken sådana åtgärder kan anses samhällsekonomiskt motiverade. Några förslag som omedelbart kan läggas till grund för konkreta utbyggnadsprogram läggs däremot inte fram. Sådana förslag måste föregås inte bara av transportekonomiska bedömningar utan även av tekniska undersökningar av betydande omfattning vilka enligt direktiven inte ingått i utredningens uppdrag att utföra.

En ny led Vänersborg—Uddevalla

Redan i samband med 1916 års ombyggnad av Trollhätte kanal undersöktes en alternativ ledsträckning Vänersborg—Uddevalla. Utom ökad säkerhet skulle denna ge en kortare och för nautiska faror mindre utsatt förbindelse. Den nya leden förutsattes få en betydligt större kapacitet än trollhätteleden. Någon kanalled med denna sträckning kom emellertid inte till utförande.

Vänerkommitténs år 1959 framlagda förslag avsåg en kanal i sträckningen Vänersborg—Uddevalla med en längd av 25 km mot Trollhätte kanals 86 km. Den skulle utmynna inom Uddevalla stads hamnområde.

Leden förutsattes få en slusstrappa vid Uddevalla med en lyfthöjd av 36 m samt tre enkelslussar. De på slusstrappan följande båda enkelslussarna skulle lyfta kanalen ytterligare 18 m. Leden föreslogs med hänsyn till byggnadskostnader m. m. som s. k. överhöjd kanal. Den närmast Vänersborg liggande slussen skulle sänka leden till Vänerns nivå, dvs. till ca 45 m över havet.

Både slusstrappan och kanalen tänktes utförda som dubbelled. Enkelslussarna förutsattes däremot inte dubblerade. Överhöjden jämfört med

Vänerns yta nödvändiggjorde pumpverk för slussningsvatten samt för ersättning av vattenförluster genom läckage och avdunstning.

Kanaltrafikutredningen har närmare studerat Vänerkommitténs förslag och funnit att kostnaderna för en sådan kanal mellan Vänersborg och Uddevalla sannolikt skulle komma att kosta sammanlagt mer än 500 milj. kr. vid 1963 års prisnivå.

En stor del av Trollhätte kanals trafik alstras av industrierna i Trollhättan/Stallbackaområdet och Vargön. Vänerkommittén förutsatte att övre delen av kanalsträckan med bl. a. slussen vid Brinkebergskulle skulle bibehållas för trafik och industrierna på så sätt anknytas till uddevallaleden. Detta skulle på någon sikt nödvändiggöra investeringar i trollhätteleden. Även slussen vid Brinkebergskulle skulle under dessa förhållanden möjligen behöva byggas om. För att garantera ett farledsdjup av 4,6 m skulle vidare krävas vissa fördjupningsarbeten ovanför slussen. En fullständig anpassning till den tänkta uddevallaledens dimensioner skulle ställa krav på ytterligare, mycket omfattande investeringar i trollhätteleden som beräknats till minst 40—50 milj. kr.

En vänerled i sträckningen Vänersborg—Uddevalla skulle innebära att förbindelsen mellan vänerhamnarna och havet förkortades väsentligt. Själva kanalen skulle bli drygt 60 km kortare än trollhätteledens 86 km. Härigenom reduceras den sträcka, som fartygen måste passera med nedsatt fart. På så sätt ökar tidsvinsten för framför allt de större fartygen. Står som jämförelsealternativ en trollhätteled med nuvarande sträckning av ledens nedre del medför också bortfallet av passagen genom Göteborgs hamn en tidsbesparing.

Mot de tidsvinster en ny, kortare sträckning för med sig får ställas tidsförluster som följd av ett ökat antal slussningar och större sammanlagd slushöjd. Trollhätte kanals nuvarande sex slussar kan vid en utbyggnad reduceras till fem genom att den tillkommande trappan i Trollhättan endast får två steg. För uddevallaleden blir antalet slussar sex eller sju, beroende på vilket alternativ som väljs för utformningen av slusstrappan i Uddevalla.

Kanaltrafikutredningen finner det rimligt att räkna med en tidsåtgång av tre à fyra timmar för passage av en uddevallaled med ett fartyg med en dödvikt av 1 100 ton. Tidsbesparingen jämfört med en utbyggd trollhätteled i nuvarande sträckning skulle då enligt utredningen bli fem timmar. Värdet av en sådan tidsvinst för redaren beror i första hand på i vilken utsträckning tidsvinsten förkortar tiden intill påbörjandet av nästa resa, dvs. för med sig ett tidigare avslutande av lossnings- och lastningsarbetet i destinationshamnen eller i varje fall minskade kostnader för overtidsarbete.

De mycket stora kostnader för avskrivningar och ränta som anläggandet av en helt ny led mellan Vänersborg och Uddevalla skulle medföra måste

belasta trafiken i leden. De transportkostnadsbesparingar som nås genom kortare längd hos en sådan led väger endast till en liten del upp dessa kostnader. Nämnda faktorer har lett kanaltrafikutredningen till slutsatsen att en led Vänersborg—Uddevalla nu måste bedömas som ett transportekonomiskt helt orealistiskt företag. Utredningen har därför i stället koncentrerat sina överväganden på en led med Trollhätte kanals nuvarande huvudsträckning.

Trollhätteleden

Godstrafikutvecklingen

Den totala godstrafiken på Trollhätte kanals egentliga kanalsträcka (Lilla Edet—Vänersborg) omfattade under åren 1910—1914 omkring 1,4 milj. ton per år. Under mellankrigstiden ökade volymen från mitten av 1920-talet till 2,3 milj. ton. Tiden efter år 1945 har med ett par undantag präglats av en fortsatt ökning av godsvolymen. År 1960 nådde denna upp till drygt 3 milj. ton och år 1964 — efter en mindre nedgång åren 1962 och 1963 — till ca 3,5 milj. ton.

Godsvolymen har alltså under femtioårsperioden 1914—1964 mer än fördubblats vilket motsvarar en årlig ökning med drygt 1,5 procent. Tillväxten från åren närmast före andra världskriget fram till nuläget motsvarar en årlig ökning med 1,3 % per år, medan ökningstakten för den senaste tioårsperioden legat högre, vid omkring 2,5 % per år.

Hela den angivna trafiken på kanalsträckan är inte genomgående utan viss trafik berör endast delar av sträckan.

Trafiken på älvsträckan söder om Lilla Edet inräknas inte i av utredningen redovisade godsmängdsuppgifter beträffande Trollhätte kanal.

Följande normalårsmängder i ton av olika varuslag anges för den *uppgående trafiken* på Trollhätte kanal under åren 1960—1963:

	<i>Ton</i>
Petroleumprodukter	935 000
Kol och koks	255 000
Sten, kalk och gips	210 000
Järn och stål	110 000
Salt	90 000
Övriga varor	260 000
	1 860 000

De fem specificerade varugrupperna svarar för tillsammans omkring 85 % av den uppgående godsmängden.

Av den totala godsmängden utgör petroleumprodukterna hälften.

Även den på Trollhätte kanal *nedgående godsmängden* domineras av ett begränsat antal stora varuslag. Följande normalårsfördelning anges:

	Ton
Sågade trävaror	275 000
Malm	250 000
Pappersmassa	230 000
Papper	160 000
Pappersved m. m.	120 000
Sten	70 000
Spannmål	65 000
Övriga varor	110 000
	1 280 000

De sju specificerade varugrupperna utgör närmare 95 % av godsmängden.

Ökningen av de uppgående petroleumtransporterna på Trollhätte kanal har varit utslagsgivande för kanaltrafikens volymökning sedan år 1950. Av en total ökning av godsmängden fram till år 1963 på omkring 1 milj. ton faller omkring två tredjedelar på sådana transporter.

Den totala ökningen av petroleumtransporterna under femårsperioden 1961—1965 uppgår till 42 % vilket motsvarar drygt 7 % per år. Härav svarar motorbränslena för den mindre delen. De tunna eldningsoljorna som huvudsakligen används till uppvärmning har visat stark ökning. De tjocka oljorna svarar emellertid för drygt hälften av petroleumtransporterna.

De lättflytande petroleumprodukter som enligt utredningen skulle kunna komma i fråga för rörledningstransporter utan uppvärmning (bensin, fotogen, motorbrännolja, tunna eldningsolja) utgjorde år 1950 nära 50 procent av den transporterade oljemängden.

Den totala godskvantiteten på kanalen kommer enligt utredningens prognoser att växa från omkring 3,1 milj. ton i början av 1960-talet till 3,6—4,3 milj. ton år 1970 samt till 4—4,9 milj. ton år 1975 och 4,2—5,4 milj. ton år 1980.

Av dessa godsmängder beräknas petroleumtransporterna komma att omfatta 1,5—1,6 milj. ton år 1970 samt 1,6—2 milj. ton år 1975 och 1,8—2,4 milj. ton år 1980. Härtill kommer de ytterligare oljetransporter som en eventuell ombyggnad av vätterleden skulle medföra.

Trollhätteledens kapacitet

Som framgått av det föregående framförde Vänerkommittén som ett motiv för en utbyggnad av en led Vänersborg—Uddevalla förutom riskerna för fortsatta ras i Göta älv att trollhätteledens nuvarande kapacitet relativt snart skulle visa sig otillräcklig för den ökande trafiken. Kanaltrafikutredningen har undersökt detta problem och påpekar bl. a. att de utvecklingslinjer som avspeglat sig i trafikstrukturens ändringar mellan åren 1960 och 1964 tyder på att det finns anledning att revidera tidigare beräkningar av trollhätteledens kapacitetsgräns. I olika sammanhang har denna angivits

till mellan 4 och 4,8 milj. ton. Den sistnämnda godsvolymen kan enligt utredningens prognoser komma att uppnås några år in på 1970-talet. Såvitt utredningen kunnat finna måste dessa kapacitetsberäkningar vara baserade på antagandet att fartygens medellast inte skulle kunna höjas nämnvärt över siffran från slutet av 1950-talet som var ca 200 ton.

År 1960 var den totala godsvolymen på leden ca 3 milj. ton. Antalet resor på kanaleden i Trollhättan var drygt 13 000 vilket ger en medellast per fartyg av ca 225 ton. År 1964 var motsvarande siffror ca 3,5 milj. ton, ca 12 300 resor och ca 280 ton i medellast. Det minsta tonnaget, dvs. med högst 300 ton dödvikt, är omodernt och mönstras ut i snabb takt. Genomsnittsåldern hos dessa fartyg är hög och ekonomiska förutsättningar har visat sig saknas för en förnyelse av detta fartygsbestånd. Inom de närmast liggande storleksklasserna sker en markant förskjutning uppåt av fartygens lastförmåga inom ramen för gränsen 500 registerton brutto (s. k. paragrafbåtar). Detta gäller både torrlastfartyg och tankfartyg. Inom tanktonnaget har fartyg i storleksklassen 2 000 ton dödvikt under senare år satts in på trollhätteleden. Utvecklingen mot allt högre medellaster kan mot denna bakgrund beräknas fortsätta.

De ökande fartygsstorlekarna kommer att successivt begränsa antalet möjliga passager av slussarna genom att slussning av mer än ett fartyg åt gången i allt flera fall inte kan utföras.

Utredningen har med hänsyn härtill valt att definiera den nuvarande trollhätteledens kapacitet med utgångspunkt i den faktiska belastningen år 1960 i vad avser antalet fartygspassager jämfört med fartygens medellast och den totala transportvolymen. Den fortsatta ökningen av fartygens medellast antas gå väsentligt snabbare än uppgången av den samlade godskvantiteten. Utredningen har gjort vissa uppskattningar i detta hänseende och i en prognoskiss avseende år 1980 fördelat fartygen på storleksklasser. Mot en kvantitet av 5 milj. ton som väntas uppnådd tidigast nämnda år bör med hänsyn till utvecklingen av fartygsstorlekarna knappast svara mer än 9 500 passager av trollhätteslussarna vilket ger en medellast av 525 ton. En ökning av medellasten till 700 ton synes sannolik före år 2 000 vilket svarar mot en total godsvolyms av 6,5 milj. ton och ca 9 300 passager inom ramen för 1960 års belastning. Enligt utredningen synes den nuvarande kanalen ha tillräcklig kapacitet för att möjliggöra en sådan utveckling.

Utbyggnad av trollhätteleden

Enligt uttalanden från bl. a. företrädare för trollhätte kanalverk under utredningsarbetet bör det nuvarande mer än 50-åriga slussystemet i kanalen — även vid bibehållande av nuvarande kapacitet — med hänsyn till slussarnas beskaffenhet bytas senast till mitten av 1970-talet. Kostnaden för dessa arbeten har uppskattats till ca 100 milj. kr. i 1963 års prisläge. Enligt utredningen måste en sådan investering prövas med hänsyn till lön-

samheten. Om vänerområdets tyngre transporter med den utveckling utredningen förutsatt skulle kunna utföras på ett samhällsekonomiskt förmanligare sätt än genom fortsatt kanalfart, bör i enlighet med de trafikpolitiska riktlinjerna en omläggning ske av transporterna. Utredningen har därför funnit det nödvändigt att göra en jämförande analys av andra transportuppläggningar som alternativ till fortsatt kanaldrift.

De beräkningar som behövs för att klarlägga denna fråga har gjorts med utgångspunkt från den tidpunkt under senare delen av 1970-talet då nuvarande slussar enligt tidigare angivet uttalande inte längre skulle vara brukbara och en nedläggning bli aktuell. Utredningen konstaterar att för beräkningarna betydelsefulla förändringar i och för sig kan komma att inträffa intill denna tidpunkt men har i avsaknad av underlag för annan bedömning ansett sig böra grunda sina kalkyler på i huvudsak nuvarande förhållanden.

Som huvudalternativ för uppläggningen av vänerområdets tyngre transporter har utredningen valt ett system baserat på omlastning i kusthamn där kanal- och insjöfarten ersätts med järnvägs- och lastbilstransporter. För viss del av petroleumprodukterna kunde ett alternativ till fartygsbefordran också vara att i större eller mindre omfattning lägga om oljetransporterna till rörledningar. En sådan lösning av transportfrågan skulle kunna få betydelse för att minska belastningen på befintliga landtransportmedel om nuvarande kanalled skulle läggas ned.

Utredningen erinrar om att oljebolag och hamnmyndigheter m. fl. tidigare gjort olika utredningar angående ledningar som berör både vätter- och vänerområdena. Även med utgångspunkt från den beräknade konsumtionen år 1975 av aktuella petroleumprodukter har emellertid i dessa sammanhang uttryckts tveksamhet om den företagsekonomiska lönsamheten av sådana projekt.

För egen del konstaterar utredningen att nuvarande kanal enligt utredningens tidigare redovisade bedömningar i och för sig har tillräcklig kapacitet för den framtida trafiken. En komplettering med en rörledning behövs därför inte. En eventuell försörjning av väner- och vätterområdet med pumpbara oljeprodukter via rörledningar får då ses närmast som del av ett projekt som skall betjäna stora delar av mellansverige. En sådan ledning skulle dessutom innebära ett bortfall från kanalen av vissa oljetransporter och därigenom tvinga fram högre kanalavgifter för annat gods. Att bedöma lönsamheten av ett sådant projekt har emellertid inte ingått i utredningens uppdrag. Utredningen har därför i fortsättningen utgått från att det stora godsunderlaget tillsammans med relativt koncentrerade godsströmmar och långa transportavstånd skulle medföra att huvuddelen av transporterna mellan vänerområdet och kusthamnarna vid en nedläggning av kanaldriften kan förutsättas gå med järnväg och återstoden på landsväg.

De båda alternativa transportuppläggningarna för vänergodset medför

särkostnader av olika slag som skall ställas mot varandra i en trafikvinstkalkyl. Kostnader som inte påverkas av transportsättet har däremot lämnats utanför beräkningarna.

Särkostnaderna för kanalalternativet är knutna till vattenvägarna, inlandshamnarna och de utnyttjade fartygen.

Detta alternativ drar kostnader för de åtgärder som måste vidtas för att göra trafik genom Trollhätte kanal och Vänern möjlig. I en fullständig kalkyl bör också beaktas bl. a. förnyelseinvesteringar i olika anläggningar i inlandshamnarna. Genom de inskjutna hamnlägena och tidsfördröjningar vid kanalpassagen förlängs fartygens gångtider med därav följande ökning av sjötransportkostnaderna. Farledens begränsade dimensioner inskränker valet av fartyg och innebär i vissa relationer en ytterligare förhöjd transportkostnad jämfört med en på kusthamnar baserad trafik. Issvårigheterna vintertid medför extra tidsfördröjningar och skador på fartygen samt räntekostnader för gods som lagras i väntan på öppet vatten.

Mot dessa kostnader skall ställas merkostnaderna för kusthamnsalternativet genom ökade kapital- och driftkostnader i hamnar och för landtransportmedlen.

Skall kusthamnarna överta omlastningen av utsjögodset från inlandshamnarna i utrikes och inrikes trafik krävs investeringar i kajer, järnvägsspår, upplagsområden, gator, magasin och andra lagringsutrymmen liksom i kranar o. d. Trafikanterna i hamnläge vid kanalen och Vänern måste också genomföra olika investeringar vid en övergång från sjö- till landtransporter.

En ytterligare kostnad för kusthamnsalternativet ligger i behovet att omplacera den i olika sjöfartsfunktioner inom vänerområdet sysselsätta arbetskraften.

Utredningen räknar med att huvuddelen av nuvarande järnvägssystem inom det aktuella området kommer att bibehållas för godstrafik under kalkylperioden. Avsevärda förändringar av trafikens organisation och höjningar av transporttjänsternas kvalitet kan emellertid förutses. Även vägnätets standard torde komma att höjas.

En övergång till ett kusthamnssystem skulle innebära en långtgående koncentration av hamnverksamheten till i huvudsak två hamnar, nämligen Uddevalla och Göteborg. Räknat på godskvantiteten i början av 1960-talet antas till dessa hamnar komma att överföras 1,8 milj. ton torrlastgods och 900 000 ton petroleumprodukter.

I sin trafikvinstkalkyl räknar utredningen med att Uddevalla skulle bli huvudhamn för torrlastgodset. Den till Uddevalla överförda godsmängden skulle omfatta ca 1,3 milj. ton torrlastgods, varav drygt 1 milj. ton skulle transporteras med järnväg och resten med lastbil. Över Göteborg skulle omsättas ca 500 000 ton torrlastgods. Petroleumtransporterna skulle helt falla på Göteborg och transporteras med järnväg till vänerområdet.

För att Uddevalla skall kunna överta förutsatt del av vänertrafiken krävs

vissa investeringar i bl. a. spåranordningar och kranutrustning för uppskattningsvis 65 milj. kr. I Göteborg krävs också investeringar, vilka dock mot bakgrund av hamnens nuvarande kapacitet, inte torde komma att överstiga 10 milj. kr. Samtidigt faller kostnader bort för förnyelse och underhåll av anläggningar i väner- och kanalhamnarna. Nämnda kostnader uppskattar utredningen till ett kapitaliserat värde av 20 milj. kr. Nettoinvesteringen i hamnanläggningar i kusthamnsalternativet skulle komma att uppgå till 55 milj. kr. vilket med utgångspunkt från 6 % ränta och 40 års avskrivningstid ger en årlig kapitalkostnad om ca 3,6 milj. kr. Härtill kommer vissa merkostnader i samband med själva omlastningen, ca 3,5 milj. kr. per år samt de sammanlagda merkostnaderna 18,3 milj. kr. per år för landtransporterna efter avdrag för kostnaderna för nuvarande transporter mellan vänerhamn och inlandsort.

Mindrekostnaderna i kusthamnsalternativet utgörs främst av kostnaderna för fartygens resor på kanalen och Vänern samt driftkostnaderna för Trollhätte kanal. Kostnaderna för inlandstransporterna med fartyg beräknar utredningen till sammanlagt 9,3 milj. kr. Driftkostnaderna för Trollhätte kanal inklusive lotsbiträde m. m. tas upp till 5 milj. kr. Möjligheterna att för utsjötransporten av visst gods använda större fartyg i kusthamnsalternativet minskar kostnaderna med ca 1 milj. kr. Slutligen uppstår en mindrekostnad om 900 000 kr. genom att kostnaderna för vinterlagerhållning minskar och genom att kostnaderna för isbrytning faller bort. Utredningen har sammanställt de kostnadsmässiga effekterna av alla nu nämnda förhållanden och kommit till att kusthamnsalternativet skulle ge en årlig nettomerkostnad sett från samhällsekonomisk synpunkt om 9,2 milj. kr.

Angivna belopp täcker kapitaltjänstkostnaderna för investeringar i kanalen av storleksordningen 140 milj. kr. vid samma ränta och avskrivningstid som för de tidigare nämnda hamninvesteringarna. Även om kalkyler av detta slag är i hög grad osäkra synes alltså utrymme finnas för slussombyggnaden som enligt vad tidigare nämnts kostnadsberäknats till ca 100 milj. kr.

Sett från transportkundernas synpunkt är vinsten av nuvarande transportsystem dock väsentligt större än den gjorda trafikvinstkalkylen visar. Nedläggningen av Trollhätte kanal skulle med all säkerhet föra med sig höjda transportkostnader för de industrier och övriga trafikanter som använder kanalen. Särkostnaderna är endast den undre gränsen för järnvägens fraktsättning. Den faktiska fraktsättningen avgörs, inom ramen för eventuellt fastställda maximivgifter, av konkurrensen från alternativa transportmedel. Skulle Trollhätte kanal läggas ned får man räkna med att fraktsättningen i princip kommer att bestämmas av konkurrensen mellan järnväg och lastbil.

En nedläggning av Trollhätte kanal skulle vidare föra med sig en minsk-

ning av det berörda områdets attraktivitet från lokaliseringssynpunkt. Anledning skulle kunna uppkomma för befintlig tung industri att söka sig till kustlägen. Betydande sociala svårigheter skulle kunna uppkomma vid anpassning till det förändrade läget. Vid övervägandena om värdet av tillgången till Trollhätte kanal bör hänsyn också tas till knappheten på industrimark i västkustläge och de ökande konflikterna med olika fritidsintressen. Även från beredskapssynpunkt är en decentralisering av olika slag av anläggningar såsom hamnar, oljedepåer m. m. av betydelse.

Den av utredningen utförda kalkylen över merkostnaderna i ett kusthamnsalternativ baserar sig på godskvantiteterna i början av 1960-talet och på nuvarande teknik. I viss utsträckning ingår i förutsättningarna för kusthamnsalternativet anläggningar med mer avancerad transport- och hanteringsteknik. Enligt utredningens mening förefaller dock ett ytterligare rationaliserat sjötransportsystem inom vänersjöfarten med dess redan väl utbyggda linjenät totalt sett erbjuda likvärdiga transportlösningar. Till detta bidrar tendensen mot ökad koncentration av utlastningen genom den nu pågående nedläggningen av smärre produktionsställen i inlandet och utbyggnad av främst de båda hamnbaserade industrierna i Skoghall och Gruvön. Genom de relativt korta sjötransporterna för exportprodukterna till de viktigaste avsättningsområdena medför de på grund av kanalens dimensioner begränsade fartygsstorlekarna förhållandevis små fördyringar av sjöfrakterna. De mindre fartygsstorlekarna ger möjlighet till ökad turtäthet och tillgodoseende av godsmottagarnas krav på kontinuerliga leveranser. Inte heller för ingående massgods och petroleumprodukter torde vänersjöfartens konkurrensfördelar vara hotade. Utredningen anser att de samhälls-ekonomiska fördelar som tillgången till Trollhätte kanal innebär snarast kommer att öka.

En förutsättning för utredningens resonemang är att de geotekniska förhållandena i götaälvdalen inte skapar svårigheter för den framtida vänertrafiken.

Utredningen anser alltså slussbyggnaden samhällsekonomiskt motive-rad och förordar att de nya slussarna anpassas till ungefärligen de dimensioner som föreslagits av vänerkommittén för uddevallaleden. Minst synes utbyggnaden höra ske till fartyg med en största längd av 115 m och ett djupgående av 6 m. Den närmare dimensioneringen får ske mot bakgrund av tekniskt kostnadsinriktade överväganden tillsammans med studier av fartygstypernas utveckling. I hur stor omfattning de äldre slussarna skall användas sedan de nya färdigställts, får senare bedömas med hänsyn till restaureringskostnadernas storlek liksom till då föreliggande trafikintensitet och trafikrytm etc. De nya slussarnas längd och bredd kommer att öka kanalens genomströmningsförmåga.

Vissa fördelar, främst i samband med vintersjöfarten, är förbundna med att få de nya slussarna färdigställda så snabbt som möjligt. De

tillkommande kapitalkostnaderna är emellertid stora. Räknat efter en räntefot av 6 procent och en avskrivningstid av 40 år blir kapitalbelastningen per år drygt 6,5 milj. kr. vilket är väsentligt mer än de kostnadsfördelar som står att vinna genom att tidigarelägga arbetena. Tidsförläggningen av arbetena får därför bedömas uteslutande mot bakgrund av tekniska och arbetsmarknadspolitiska överväganden. Enligt de tekniska utlåtanden som utredningen inhämtat bör arbetena vara slutförda år 1975. Vid en byggnadstid av fyra år skulle detta innebära igångsättning senast år 1971. De tekniska utredningar som behövs för en dubblering av slussarna bör enligt utredningens mening påbörjas inom den närmaste tiden.

Mot bakgrund av bl. a. det investeringsutrymme som konstaterats har utredningen också gjort vissa trafikvinstanalyser av olika åtgärder för att öka kapaciteten i trollhätteleden.

Vattenfallsstyrelsen har på utredningens uppdrag gjort vissa utredningar angående olika utbyggnadsmöjligheter för trollhätteleden för vilka investeringskostnaderna i 1963 års prisläge varierar mellan överslagsvis 120 och 280 milj. kr. inkl. nyssnämnda förnyelse av slussarna. Det dyraste alternativet avser en utbyggnad av farleden till ett seglationsdjup av 6,5 m. Det billigaste alternativet avser utom ombyggnad av slussarna bl. a. begränsade fördjupningsarbeten i kanalens övre del för att oberoende av vattenståndets växlingar garantera ett farledsdjup av 4,6 m i ledens hela sträckning.

Utredningen har diskuterat fördelarna av att kunna utnyttja mer lastdryga fartyg än för närvarande och därigenom göra besparingar i form av lägre sjöfrakter och minskade kostnader för omlastningar och anslutningstransporter. Utredningen har emellertid för en väsentlig del av godskvantiteterna inte funnit anledning att räkna med att en övergång till större fartyg än som ryms inom nuvarande kanal (dvs. med ca 2 000 tons lastförmåga) skulle medföra några besparingar i transportkostnaderna. Den optimala lastförmågan får under överskådlig tid bedömas ligga under 2 000 ton. Det starka överskott på utgående gods i de transportrelationer, som berör nordsjöhamnarna, medför att de för utlastarna optimala fartygen också normalt bestämmer storleken av de ingående lasterna. Möjligheterna att övergå till lastenheter som är större än 2 000 ton bedömer utredningen i första hand kunna ge transportkostnadsbesparingar för tillförseln av petroleumprodukter och för ingående torrlastgods såsom kalksten, gipssten, kol, malm och tackjärn.

Framför allt för kolet begränsas emellertid övergången till större lastenheter av en ofullständig anpassning av hamnarna till ökat fartygsdjup. Utnyttjande av fartyg med en lastförmåga över 3 000—4 000 ton torde enligt utredningens bedömning komma i fråga huvudsakligen för petroleumprodukter och kalksten. Vad avser petroleumprodukterna hålls de möjliga transportkostnadsbesparingarna nere av de korta skeppningsdistanserna.

Den helt övervägande delen av tillförseln måste nämligen förutsättas komma från Göteborg samt de nyanlagda raffinaderierna i Danmark och sydnorge.

Även de kostnadsbesparingar, som skulle gå att göra genom att föra över vissa torrlasttransporter från omlastning i kusthamn till direktskeppning med större fartyg än för närvarande, bedöms av utredningen som relativt små. Vid t. ex. de långväga skeppningarna av järnskrot och legeringsmalm ligger den optimala fartygsstorleken så högt att omlastning i kusthamnar som Oxelösund och Uddevalla i allmänhet ger den kostnadsmässigt fördelaktigaste transportuppläggningsen. Motsvarande gäller vid det lastutbud som kan påräknas för det utgående linjegendet till olika destinationer i sydvästeuropa.

Mot bakgrund av de förda resonemangen finner utredningen att värdet av att kunna utnyttja större fartyg än de som svarar mot ledens nuvarande dimensioner inte står i rimlig proportion till de starkt ökade kapitalkostnader som skulle följa av att nu göra större fördjupningsarbeten i leden. Denna slutsats förstärks av det förhållandet att en större utbyggnad av kanalen förutsätter — för att fördelarna av de gjorda investeringarna skall kunna utnyttjas — följdinvesteringar av storleksordningen 30—60 milj. kr i farlederna i själva Vätern och i olika hamnar.

En fördjupning av kanalen i etapper, som möjliggör en successiv ökning av de insatta fartygens storlek anser utredningen dock kunna diskuteras. Varje sådan etapp bör då föregås av en ny trafikvinstkalkyl. Vissa skäl anses kunna åberopas för att inom en snar framtid göra en begränsad investering i farleden i syfte att göra den tillgänglig för fartyg med ett djupgående av 4,9—5,0 m.

En sådan fördjupning skulle möjliggöra ett ökat lastintag för de större fartyg som för närvarande trafikerar kanalen. Nuvarande djupgående innebär att vissa typer av fartyg redan vid en dödvikt av 1 800 ton måste reducera lasten. Efter fördjupningen bör normalt fartyg med en dödvikt av upp till 2 500 ton kunna passera trollhätteleden med full last. Dessutom skulle de ytterligare begränsningar av nuvarande största djupgående som sträckan Vätern—Brinkebergskulle medför samtidigt försvinna. En förutsättning för lönsamheten av dessa investeringar är dock att investeringarna kan hållas inom en kostnadsram av ca 15 milj. kr. samt att de viktigaste vänerhamnarna till relativt måttliga kostnader kan anpassas till det ökade djupgåendet. I några fall har detta redan skett.

Finansieringen av föreslagna investeringar m. m.

Nuvarande taxa för trafiken på Trollhätte kanal har med vissa smärre ändringar tillämpats sedan år 1957. De justeringar som gjordes då innebar en genomsnittlig ökning av avgifterna med ca 20 %.

Kanalavgift utgår dels för fartyget och dels för godset. Fartygsavgif-

ten, som beräknas efter nettodräktigheten, är progressiv vid ökad nettodräktighet. Varutaxan är värdedifferentierad. Taxan innehåller nio avgiftsklasser för viktberäknade varuslag.

Lotsplikt i Trollhätte kanal föreligger för fartyg med en nettodräktighet över 190 registerton eller en största längd om minst 50 m.

Av sjöfarten på Vänern uttas särskilda avgifter. Dessa erläggs till Väners seglationsstyrelse, som svarar för fyrbelysning, utprickning och lotstjänst på Vänern. Liksom kanalavgifterna tas seglationsavgifterna ut särskilt för fartyg och gods. Lotsplikt föreligger inte på Vänern.

Ett av skälen till att avgifterna för Trollhätte kanal kunnat hållas på nuvarande nivå är att förnyelseinvesteringarna under en lång följd av år varit obetydliga. Avskrivningar och räntor har därigenom blivit låga. Kvarstående statskapital uppgår till omkring 13 milj. kr. Som följd av den ökade trafikvolymen har det de senaste tio åren varit möjligt att utan taxeökningar inte endast balansera de stigande driftkostnaderna utan även att få överskott. Kostnaderna för den aktuella förnyelsen av slussanläggningarna inklusive viss utbyggnad av slussarna ligger, räknat efter 1963 års kostnadsnivå, på omkring 100 milj. kr. Vid en ränta av 6 % och en avskrivningstid av 40 år motsvarar beloppet en tillkommande årlig kapitalkostnad av 6,5 milj. kr. att jämföra med en nuvarande kapitalbelastning av ca 1,5 milj. kr. Genom att nu befintliga anläggningar kommer att ha skrivits ned ytterligare under den närmaste tioårsperioden bör ökningen av den årliga kapitalbelastningen sedan om- och utbyggnader slutförts hålla sig omkring 6 milj. kr., vilket motsvarar den totala intäkten av kanalavgifter år 1964.

Mot tillkommande kostnader kan vid bibehållande av nuvarande avgiftsnivå ställas den förväntade successiva ökningen av trafikvolymen.

Även om driftkostnadsökningarna får förutsättas ta i anspråk intäkts-tillskotten på grund av ökade frakter bör ett årligt överskott av i genomsnitt ungefär samma storlek som år 1964 kunna påräknas även i fortsättningen. Utredningen föreslår att dessa medel fram till dess de nya slussarna färdigställts fonderas med gottskrivning av ränta. Räknat från år 1964 bör då vid slutet av år 1975 under förutsättning av en genomsnittlig årlig fondering av 800 000 kr. stå till förfogande ett ackumulerat belopp om 14 milj. kr., som kan användas för nedskrivning av nyinvesteringarna. Fonderingen kan ses som en första början till avskrivningar, baserade på slussarnas nyanskaffningsvärde. Denna avskrivningsprincip bör emellertid enligt utredningens mening drivas längre för att undvika stora taxeökningar efter färdigställandet av de nya slussarna.

Utredningen förordar därför avgiftsökningar som ger ett intäktsstillskott av 1 milj. kr. jämfört med uppbörden år 1964. Detta innebär en genomsnittlig taxeökning av 16 %. Ökningen får också ses mot bakgrunden av att avgifterna legat oförändrade sedan år 1957. Träder den nya taxan i kraft år

1967 bör det vid utgången av år 1975 fonderade beloppet totalt kunna uppgå till 25 milj. kr. vid en förräntning efter 6 %.

Vid beräkning av de avgiftsökningar som bör bäras av trafikanterna i vänerområdet bör enligt utredningens mening hänsyn tas till den merbelastning seglationsavgifterna anses utgöra för dessa trafikanter.

För sjöfarten på Sverige i övrigt täcks motsvarande kostnader genom fyr- och båkmedel, vilka också belastar de i vänertrafiken insatta fartygen. De uppgifter seglationsstyrelsen omhänderhar ankommer inom övriga kustområden, liksom i Mälaren, på staten. Det faller visserligen utanför utredningens uppdrag att anlägga synpunkter på vem som på längre sikt bör bära det direkta ansvaret för säkerhetsanordningarna i Vänern. Utredningen finner det dock skäligt att statsmakterna det år de nya slussanläggningarna färdigställts medger en engångsavskrivning av dessa investeringar med cirka 25 milj. kr. vilket i stort sett skulle motsvara den ackumulerade uppbörden av seglationsavgiften från år 1960 och 15 år framåt, inklusive 6 % ränta. Därefter bör kanalverket enligt utredningen årligen tillföras ett belopp motsvarande uppbörden av seglationsavgifter, vilken vid oförändrad taxenivå bör ligga vid 1,2 milj. kr. i mitten av 1970-talet.

Vid bifall till utredningens förslag skulle de nya slussanläggningarna efter färdigställandet kunna skrivas ned med 50 milj. kr. Resterande anläggningsvärde, på vilket ränta och avskrivningar skall beräknas, utgör 50 milj. kr. jämte den fördyring som det finns anledning att räkna med i förhållande till den på 1963 års penningvärde baserade kostnadsberäkningen. Efter samma ränte- och avskrivningsprinciper som utredningen tillämpat i övrigt bör den årliga kapitalbelastningen bli 4,3 milj. kr. Mot detta belopp bör kunna ställas en årlig intäkt, utöver driftkostnader jämte kapitalkostnader för äldre anläggningar, av ca 3 milj. kr. Behovet av ytterligare intäktstillskott genom nya avgiftsökningar skulle bli obetydligt. En eventuell ytterligare taxehöjning skulle kunna hållas kring 15—20 %.

Utöver slussinvesteringarna har utredningen i det föregående under vissa förutsättningar förordat smärre fördjupningsarbeten, vilka eventuellt bör utföras tidigare än ombyggnaden av slussarna. De tillkommande kapitalkostnaderna för ifrågavarande investering, maximalt ca 1 milj. kr. per år, bör genom en differentiering av avgifterna tas ut av de transporter som drar nytta av det större djupet.

Göta kanals västgötadel

Vänerområdet kan för närvarande använda sig av två alternativa sjötransportssystem för utrikestrafiken, det ena inriktat på områdets egna hamnar via trollhätteleden och det andra på kusthamnar. Vätterområdet saknar däremot numera i praktiken möjlighet till direkta sjöfartsförbindelser med

utländska hamnar. Dessutom har Göta kanal förlorat största delen av sin betydelse för inrikestrafiken.

De beräknade investeringskostnaderna för de av Vätterdelegationen undersökta utbyggnadsalternativen uppgår — uppräknade till 1964 års prisnivå — till 130 milj. kr. för en utbyggnad till 4 m djupgående och 340 milj. kr. för en utbyggnad till 6,5 m djupgående.

Då redan överslagsberäkningar som utredningen utfört visat bristande räntabilitet för de större utbyggnadsalternativen har utredningens arbete koncentrerats till ett mera begränsat utbyggnadsförslag, som syftar till att — med bibehållande i huvudsak av nuvarande kanalsträckning — göra leden tillgänglig för huvuddelen av det s. k. paragraftonnaget, dvs. fartyg intill 500 registerton brutto. Slussarna i en sådan kanal skulle få en längd av 75 m, en bredd av 11 m och ett djup av 4,3 m. Kostnaderna har angetts till 50 milj. kr.

Den på Göta kanals västgötadel *nedgående godsmängden* har för 1960-talets första år haft följande sammansättning:

	Ton
Zinkmalm	50 000
Spannmål	10 000
Pappersved m. m.	3 000
Sågade trävaror	2 000
Övriga varor	5 000
	70 000

Den *uppgående godstrafiken* på Göta kanals västgötadel hade följande sammansättning under samma tid:

	Ton
Petroleumprodukter	15 000
Gödningsmedel	15 000
Sten, kalk och gips	4 000
Glaubersalt	3 500
Övriga varor	5 500
	43 000

En trafikvinstkalkyl för Göta kanals västgötalinje och vätterområdet måste ges en delvis annan uppläggning än för vänerområdet. Skälet är i första hand Göta kanals ringa kapacitet. Fartyg, som ryms inom kanalens dimensioner, kan numera endast i ett fåtal transportrelationer och med allt knappare marginal konkurrera med alternativa transportuppläggningar baserade på järnväg och lastbil. Med de i förekommande fall av statliga myndigheter fastställda maximiavgifterna som övre gräns har det blivit i första hand konkurrensen mellan järnvägs- och lastbilstrafiken som be-

stämmer vätterområdets transportkostnader. Bibehållande av nuvarande dimensioner för kanalleden kan förutsägas medföra ett nedläggande av kanalrörelsen för godstrafikens del. En utbyggnad av leden blir därför närmast att jämställa med återinförandet av ett ytterligare transportalternativ.

Utredningen har gjort en trafikvinstkalkyl som avser att bestämma de besparingar i transportkostnader som tillgången till en utbyggd kanalled mellan Vättern och Vänern skulle innebära för vätterområdet.

Utredningen utgår från att Göta kanals västgötadel efter en eventuell utbyggnad kommer att integreras med Trollhätte kanal. De båda kanalerna skulle sålunda komma att utgöra en företagsekonomisk enhet. Förutsättningen för utbyggnad av västgötadelen är att vättertrafikanterna på sikt kan bära de merkostnader som följer av investeringen, inberäknat eventuellt tillkommande drift- och kapitalkostnader för Trollhätte kanal. Samkostnaderna för trollhätteleden får däremot fördelas på så sätt att det affärsekonomiska resultatet blir så gynnsamt som möjligt. En relativt långtgående taxedifferentiering bör tillämpas. Vissa praktiska gränser finns emellertid för hur långt differentieringen kan drivas.

En ytterligare post att ta hänsyn till är tillkommande kapital- och driftkostnader för hamnar vid Vättern och kanalen. Vid överföring av gods från omlastning i kusthamn till direktskeppning kan de fartygs- och varuavgifter som utgått i kusthamnen gottskrivas vätterhamnen. De för allmän trafik upplåtta hamnarna måste emellertid sätta avgifterna så att de täcker kostnaderna också för behövliga nyanläggningar med de betydande initialkostnader sådana för med sig.

Trafikvinstkalkylen har av utredningen i huvudsak baserats på ett tänkt alternativ med lastbilstransporter. Lastbilen kan utnyttjas av samtliga transportkunder oberoende av om dessa har samtidig tillgång till järnvägsspår eller hamn. Det understryks emellertid att beräkningarna härigenom får karaktär av en maximikalkyl. I vissa transportrelationer erbjuder järnvägen de lägsta transportkostnaderna.

Den totala årliga trafikvinsten vid en utbyggnad för fartyg med en dödvikt av 1 000 ton blir 2,4—2,5 milj. kr. Investeringarna i själva kanalen vid detta utbyggnadsalternativ utgör omkring 50 milj. kr. I kalkylerna för vänerleden har utredningen räknat med en avskrivningstid av 40 år och en kalkylränta av 6 %. För vätterleden är det enligt utredningen skäligt att med hänsyn till den grad av osäkerhet som är förknippad med projektet och till ledens mindre dimensioner m. m. räkna med en avskrivningstid av 25 år. Den årliga kapitalkostnaden för den utbyggda leden skulle därvid bli nära 4 milj. kr.

Till kapitalkostnaden skall läggas skillnaden i driftkostnad mellan nuvarande kanal och en utbyggd led med väsentligt större trafik. Som utredningen tidigare anfört får, om en utbyggnad inte kommer till stånd, godstrafiken på Göta kanal i en nära framtid läggas ned. Kanalens årliga drift-

tid bör därefter kunna begränsas till omkring fyra månader per år, dvs. till turist- och nöjesbåtsäsongen. Omläggningen bör medföra en viss reduktion av nuvarande driftkostnader. En utbyggnad av kanalen med den förbättrade service som är nödvändig skulle, trots mekanisering och färre slussar, sannolikt innebära en ökad lönekostnad för sluss- och brovakter m. m. Å andra sidan måste ett bibehållande av västgötalinjen för sommartrafik ställa krav på olika åtgärder för att vidmakthålla leden, såsom utbyte av slussportar m. m. Utredningen uppskattar för detta ändamål erforderliga investeringar till 3—4 milj. kr. Annuiteten på detta belopp balanserar i stort tillkommande driftkostnader för en utbyggd kanal.

Mot prognosårets bruttotrafikvinst vid tillgång till en utbyggd kanal, högst 2,5 milj. kr. står alltså en ökad kapitalkostnad av ca 4 milj. kr. Trafikvinsten kan därtill endast delvis dras in till kanalföretaget i form av avgifter. Den företagsekonomiska räntabiliteten blir mycket otillfredsställande.

Till kostnaderna för utbyggnad av kanalen kommer investeringarna för att anpassa hamnarna vid Vättern till större fartyg. För att de av utredningen framräknade trafikvinsterna skall realiseras i sin helhet krävs hamninvesteringar i storleksordningen 15—20 milj. kr. De av utredningen förutsatta hamnavgifterna täcker endast annuiteten på ett sammanlagt investeringsbelopp av ca 3 milj. kr. Några utbyggnader för omlandstrafikanterna torde vid en företagsekonomisk prövning knappast komma till stånd, vilket skulle innebära en viss minskning av kanalintäkterna. För industrihamnarna enbart bör investeringarna kunna begränsas till 2,5 milj. kr.

Utredningen har också gjort en bedömning av den lokaliseringssmässiga effekt som en utbyggd kanal kan få. Även om effekten skulle bli registrerbar genom viss nylokalisering anses den dock totalt sett bli så ringa att den inte kan motivera en kanalutbyggnad.

Utredningen har inte undersökt betydelsen från försvars- och beredskapsynpunkt av en utbyggnad av västgötadeln av Göta kanal. Utredningen nämner dock att en utbyggnad får större effekt i detta hänseende först om den kombineras med en motsvarande utbyggnad också av östgötadeln. En sådan antas medföra en investeringskostnad som t. o. m. är något större än den nyss angivna för västgötadeln.

Kanaltrafikutredningen föreslår på anförda skäl och med hänsyn till de gällande trafikpolitiska riktlinjerna att någon ombyggnad av västgötadeln av Göta kanal inte företas. Detta torde föra med sig att kanalen inom en relativt snar framtid får läggas ned som godstrafikled. Kanalen bör dock enligt utredningen moderniseras i den utsträckning som krävs för att den skall kunna fungera som farled för turist- och småbåtstrafiken. Detta förutsätter motsvarande åtgärder i kanalens östgötadel.

Ledamoten i utredningen *Torell* har i en *reservation* anfört kritiska synpunkter på tillvägagångssättet vid insamling och analys av olika data i ut-

redningsarbetet vilket anges ha medfört att utredningens förslag och rekommendationer i betydande omfattning kommit att präglas av bristande objektivitet. Som exempel nämns bl. a. att kostnadsbestämningarna baserats på skilda antaganden beträffande transportmedlens utnyttjande av modern teknik vid lastning och lossning m. m. vilket nedvärderar kanalernas konkurrensförmåga. Vidare framhålls att utredningen vid bestämning av det framtida trafikunderlaget lagt alltför stor vikt vid sådana faktorer som verkar dämpande på den nuvarande utvecklingen varav följt en allvarlig underskattning av den framtida trafiken. Vad gäller Göta kanal redovisas i reservationen en trafikvinstkalkyl som slutar på en årlig samhällsekonomisk trafikvinst av totalt 5,8 milj. kr. mot utredningens högst 2,5 milj. kr. Det högre beloppet baseras på en annan bedömning av bl. a. kostnaderna för petroleumtransporter på kanalen och vidare på en större trafikmängd efter ombyggnad än utredningen förutsatt. Mot bakgrund av kalkylen anser Torell en utbyggnad av kanalen samhällsekonomiskt väl motiverad och föreslår att en sådan snarast kommer till stånd.

Ledamoten Waller instämmer i ett *särskilt yttrande* i utredningens rekommendation att låta ombygga slussarna m. m. i trollhätteleden såsom ekonomiskt motiverad men påpekar samtidigt att alternativet härtill inte skulle behöva vara en nedläggning av farleden. Till stöd härför framhålls bl. a. sjöförbindelsens betydelse som konkurrensfaktor samt för inriktningen och lokaliseringen av vänerområdets näringsliv.

Remissyttranden

Utredningens bedömning att en ny led Vänersborg—Uddevalla som förbindelse mellan Vänern och västerhavet inte kan betecknas som samhällsekonomiskt försvarbar och att det förefaller uteslutet att kunna uppnå företagsekonomisk räntabilitet för ett sådant projekt delas uttryckligen av *statens järnvägar, sjöfartsstyrelsen, riksrevisionsverket, hamnutredningen, Göteborgs stad* och *Näringslivets trafikdelegation*. Sjöfartsstyrelsen och Göteborgs stad tillägger att ytterligare utredning om detta alternativ inte kan anses behövlig. *Kommerskollegium* finner mera allmänt att en fortsatt trafikering av Trollhätte kanal erbjuder trafikekonomiska fördelar framför en led Vänersborg—Uddevalla.

Andra remissinstanser, *1957 års Vänerkommitté, Väterns hamnförbund* och *Uddevalla stad*, redovisar uppfattningen att en ny led i den föreslagna sträckningen egentligen är den trafiktekniskt bästa lösningen av sjöförbindelserna mellan Vänern och västerhavet. Staden förordar att frågan om en sådan led utreds ytterligare medan de båda övriga anser sig likväl böra acceptera en modernisering av den nuvarande leden med hänsyn till den högre kostnadsbelastningen för trafiken som en ny led skulle medföra. Uppfattningen att ytterligare utredning bör ske före ett slutligt ställnings-

tagande delas av *centerpartiets distriktsorganisationer i Östergötlands, Jönköpings, Skaraborgs, Värmlands, Örebro och Kopparbergs län.*

Flera remissinstanser har framhållit riskerna för nya ras i götaälvdalen som ett argument för att inte helt avfärda en uddevallaled från fortsatt diskussion trots att anläggningskostnaderna blir höga. Detta gäller bl. a. *länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus län samt Skaraborgs län, Vätterdelegationen, 1957 års Vänerkommitté och Vänerns hamnförbund.* Den förstnämnda länsstyrelsen påpekar att kommande geotekniska undersökningar kan ge sådant resultat att den nuvarande leden bedöms olämplig för utbyggnad och ifrågasätter med hänvisning bl. a. härtill om problemkomplexet överhuvudtaget kan bedömas nu. *Lidköpings stad* anser utan att kräva ytterligare utredning rasriskerna så allvarliga att en uddevallaled bör utbyggas av detta skäl.

Utredningens prognoser rörande trafikutvecklingen i trollhätteleden och dess bedömning av ledens nuvarande kapacitet kommenteras endast av ett fåtal remissinstanser. *Statens järnvägar* har i princip ingen erinran mot att trafikprognosen presenteras i form av ramvärden men ifrågasätter om inte större hänsyn borde ha tagits till de utvecklingstendenser utredningen själv konstaterat bl. a. beträffande transport av olja i rörledningar. *Statens järnvägar* framhåller också att redan under den tid som gått sedan utredningen lagt fram sitt förslag har kanal- och insjöfarten visat tendenser att förlora i betydelse för vänerområdets transportförsörjning. Förutom de förutsättningar för direkta landtransporter av utrikes gods som skapas genom en fast förbindelse över Öresund omnämnes sjöfartens allt påtagligare önskemål om koncentration till färre hamnar. En annan faktor av betydelse i detta sammanhang är de förändringar i transportsystemet som föranleds av de standardiserade enhetslasterna. *Statens vattenfallsverk* framhåller att den totala godstrafikens utveckling under senaste femårsperioden legat inom det övre registret av utredningens prognos och att även utvecklingen för enskilda varuslag i stort följt prognoserna. På basis av för dagen tillgängligt underlag kommer verket dock till en högre godsvolym i framtiden. Verket biträder uppfattningen att nuvarande kanal har väsentliga kapacitetsmarginaler. Fartygsstorleken på kanalen är relativt starkt stigande men endast en jämförelsevis liten del av de insatta fartygen utnyttjar kanalens fulla dimensioner. Verket instämmer därför i att frågan om kanalens kapacitet inte synes höra till de faktorer som för vänerområdets del kan motivera en snar kanalutbyggnad för väsentligt större fartyg.

1957 års Vänerkommitté anser att utredningens bedömningar är diskutabla och alltför pessimistiska och riktar kritik mot flera poster i prognoserna. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* anlägger liknande kritiska synpunkter. *Statens planverk* erinrar om att en eventuell utbyggnad av ett system av oljeledningar för transport av petroleumprodukter med hänsyn

till dessas dominerande betydelse i prognoserna skulle komma att inverka väsentligt på det framtida behovet av kanaltransport. Det vore enligt verket önskvärt om resultatet av pågående utredning av en sådan utbyggnad kunde beaktas. Liknande påpekanden görs av *statens vattenfallsverk, kommerskollegium, riksrevisionsverket, länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus län och i Älvsborgs län samt Svenska hamnförbundet*.

Vad gäller de ekonomiska bedömningarna av ombyggnaden av slussarna samt av olika utbyggnadsalternativ för den nuvarande trollhätteleden instämmer flertalet av de remissinstanser som yttrat sig i dessa frågor i huvudsak i utredningens slutsatser. *Sjöfartsstyrelsen* finner det klarlagt att kanalen även i framtiden bör behållas som en betydelsefull led för handelssjöfarten och att motiv finns för en viss utbyggnad av leden. Före ett ställningstagande till kanalens framtida dimensionering anser styrelsen dock i likhet med *hamnutredningen* och *Sveriges redareförening* att kompletterande tekniska undersökningar av olika slag måste göras. Enligt styrelsens mening förutsätter en utbyggnad av kanalen till väsentligt ökad kapacitet i främsta rummet att kostnaderna för nödvändiga rasförebyggande åtgärder i götaälvdalen analyseras och beräknas ingående. Vidare bör kostnadsstudierna fördjupas med avseende på utbyggnadsalternativen för utvalda fartygsstorlekar vid varierande farledsstandard samt i fråga om olika lösningar för slussdubbling. De stora kapitalkostnaderna för en dubbling av slussarna, som direkt belastar trafiken i form av höjda kanalavgifter, utan att i och för sig medföra några tillkommande trafikvinster, ställer skärpta krav i fråga om övervägandena av reinvesteringens både nödvändighet och omfattning samt på arbetenas inplacering i tiden. Om det skulle visa sig att en fortsatt drift av kanalen kan ske med en reovering av nu befintliga slussar har detta avgörande betydelse för räntabiliteten hos utbyggnadsalternativen. Något behov av en total ombyggnad av slussarna har inte påvisats men väl av vissa partier av slusskropparna. Vidare påpekar styrelsen att konsekvenserna av en längre tids avstängning av kanalen inte har utretts. *Statens vattenfallsverk* anför i sammanhanget att de nuvarande slussarna med vissa successiva åtgärder till en beräknad kostnad av ca 15 milj. kr. utöver normalt underhåll kan hållas fullt funktionsdugliga och fylla rimliga anspråk på modern teknisk standard till fram mot sekelskiftet. Frågan om nya slussar bör därför ses som ett led i en utbyggnad av kanalen till sådana dimensioner att nuvarande slussar blir otillräckliga.

Statens järnvägar framhåller att järnvägens kostnader för de i det s. k. kusthamnsalternativet tillkommande transporterna av utredningen beräknats med belopp som synes fullt betryggande även på lång sikt. Dynamiken i utvecklingen på godstransportområdet gör att statens järnvägar också delar utredningens uppfattning att en större fördjupning av farlederna i Trollhätte kanal f. n. inte kan förordas utan en förnyad trafikekonomisk

undersökning. Enligt statens järnvägars uppfattning bör vidare slussarna inte byggas om annat än som en följd av deras nuvarande tekniska tillstånd. I övrigt anses investeringsriskerna allmänt sett större vid kanalalternativet än vid kusthamnsalternativet. Å andra sidan får riskerna för en felinvestering vägas mot de inte kalkylmässigt beaktade ogynnsamma konsekvenserna i olika avseenden av en nedläggning av sjöfarten på Väneren. *Kommerskollegium* — som enligt vad tidigare nämnts av trafikekonomiska skäl intagit en negativ inställning till en ny led Vänersborg—Uddevalla — ger med samma motiv sitt förord för en bibehållen trollhätteled jämfört med kusthamnsalternativet.

Rederiföreningen för mindre fartyg finner allmänt att kusthamnsalternativet måste förkastas både av trafikekonomiska och samhällsekonomiska skäl och biträder därför uppfattningen att trollhätteleden bör bibehållas. *Statens planverk* framhåller att det hade varit önskvärt att en ändrad utformning av kommunikationssystemet för berörda områden kunnat bedömas mot bakgrund av en allsidig översiktlig planering. Då utredningens förslag inte synes i någon allvarligare grad föregripa en sådan planering inom de aktuella områdena har verket emellertid inte någon erinran häremot.

I ett fåtal fall har remissinstanserna som stöd för sitt ställningstagande för ett bibehållande av trollhätteleden åberopat dess betydelse från beredskapsynpunkt. *Överbefälhavaren* framhåller att leden kan bidra till att behålla och utveckla näringslivet i Götalands inre delar. Härigenom kan i viss utsträckning en ur totalförsvarets synvinkel ogynnsam koncentration av befolkning och näringsliv till tätorter i kustlandet motverkas. Även *överstyrelsen för ekonomisk försvarsberedskap* samt *länsstyrelserna i Jönköpings och Värmlands län* är av motsvarande uppfattning.

Några remissinstanser, nämligen *statens vattenfallsverk*, *länsstyrelserna i Skaraborgs och Örebro län*, 1957 års *Vänerkommitté* samt *Svenska teknologföreningen*, ansluter sig till den kritik som ledamöterna Torell och Waller riktat mot utredningens antaganden i fråga om de fortsatta rationaliseringarna inom sjöfarten i förhållande till de antagna förutsättningarna för järnvägs- och landsvägstransporterna och mot att utredningen inte tillräckligt beaktat varken sjöförbindelsens betydelse som konkurrensfaktor eller från lokaliseringssynpunkt. *Länsstyrelserna i Skaraborgs och Örebro län* och *Föreningen för inre vattenvägar* anlägger också kritiska synpunkter på utredningens bedömning av kanalaförbindelsernas samhällsekonomiska betydelse och anför att denna kraftigt undervärderats av utredningen. Samtliga nu nämnda remissorgan liksom *Vänerens seglationsstyrelse* finner sig dock kunna acceptera en utbyggnad av trollhätteleden. 1957 års Vänerkommitté påpekar dock att dess inställning endast motiveras av de kraftigt höjda kanalavgifter en uddevallaled skulle kräva jämfört med en moderniserad Trollhätte kanal.

Vissa av de remissinstanser som är positiva till ett bibehållande av troll-

hätteleden har direkt uttalat sig om de olika utbyggnadsalternativen. *Sjöfartsstyrelsen, statens vattenfallsverk, Göteborgs stad, Svenska hamnförbundet, Vänerens seglationsstyrelse* och *Föreningen för inre vattenvägar* biträder förslaget att en större utbyggnad än för fartyg med 4,9—5 m djupgående tills vidare inte bör komma ifråga. Vattenfallsverket tillfogar att frågan om en sådan fördjupning kommer att utredas inom verket för att klarlägga när detta bör ske. *Näringslivets trafikdelegation* framhåller att ett mera kostnadskrävande fördjupningsalternativ än det av utredningen föreslagna knappast kan förväntas bli ekonomiskt berättigat inom överskådlig tid i all synnerhet som anläggande av pipelines för olja kan bli aktuell i framtiden. Delegationen motsätter sig därför inte — liksom ej heller *Svenska lasttrafikbilägareförbundet* — föreslagna om- och utbyggnadsåtgärder.

Länsstyrelsen i Skaraborgs län, 1957 års Vänerkommitté och *Föreningen för inre vattenvägar* finner däremot att en fördjupning av farleden till 6,5 m seglationsdjup är det mest lönsamma alternativet. *Överstyrelsen för ekonomisk försvarsberedskap* framhåller att en utbyggnad till 6,5 m vore att föredra från beredskapssynpunkt och påpekar att ny reservmateriel av olika slag måste anskaffas vid en utbyggnad.

En direkt avvisande hållning till utredningens trafik- och samhällsekonomiska bedömningar intar endast *Uddevalla stad* som anser att kusthamnsalternativet bör kunna genomföras till samma eller lägre kostnad än en utbyggnad av trollhätteleden på grund av ny lastteknik, större hamnområde, bättre fartyg, bättre vägar och snabbare direkta tåg. Staden förordar därför att man i avvaktan på att en uddevallaled kommer till stånd bygger ut landtransportnätet till sådan kapacitet att det tillgodoser industrins och näringslivets behov inom vänerregionen.

Kanaltrafikutredningens huvudförslag är grundade på förutsättningen att de geotekniska förhållandena i götaälvdalen inte skapar svårigheter för den framtida vänertrafiken. Enligt götaälvskommitténs bedömningar kan nuvarande sträckning av leden bibehållas. Flera remissinstanser har framhållit betydelsen av att de geotekniska aspekterna i götaälvdalen beaktas i framtiden. Sålunda anser *Näringslivets trafikdelegation* och *Svenska hamnförbundet* att de geotekniska förhållandena måste bli föremål för fortlöpande bevakning och *länsstyrelsen i Älvsborgs län* understryker att ytterligare undersökningar rörande stabilitetsförhållandena i götaälvdalen bör företas innan beslut fattas om att bygga ut kanalen.

Statens vattenfallsverk framhåller att vissa ytterligare stabiliseringsåtgärder för ca 2 milj. kr. måste vidtas inom en nära framtid, oavsett vad som i övrigt kommer att göras åt leden. Kostnaderna för åtgärderna bör inte belasta enbart kanalrörelsen.

Statens geotekniska institut konstaterar att de av götaälvskommittén rekommenderade förstärkningsarbetena i form av avschaktningar och erosionsskydd i huvudsak utförts. Stabilitetsförhållandena har härigenom på

de mest ansträngda områdena utmed älven blivit godtagbara. Institutet följer erosionsförloppet utmed älven och bedömer liksom vattenfallsverket att några älvsträckor uppströms och nedströms Lilla Edet kräver erosionskydd oavsett om en utbyggnad av farleden kommer att äga rum eller ej. Om muddring skulle bli nödvändig vid en utbyggnad måste ytterligare stabiliseringsåtgärder vidtas.

Utredningens förslag när det gäller finansieringen av föreslagna investeringar samt dess synpunkter på avgifterna för sjöfarten på Vänern ser *statens järnvägar* bl. a. mot bakgrund av utredningens bedömning att en slussförnyelse är samhällsekonomiskt lönsam. Detta anses innebära att utredningen också ansett det möjligt att belasta trafiken med de högre kostnader som följer av de föreslagna om- och utbyggnadsåtgärderna. Den föreslagna avgiftshöjningen och fonderingen av överskottsmedel bedöms alltså utgöra en indikation på kanaltrafikens förmåga att finansiera investeringar i kanalleden. *Riksrevisionsverket* anför liknande synpunkter men anser det tveksamt om vissa priskänsliga varor orkar bära en kraftig höjning av transportkostnaden. I motsats till utredningen anser *1957 års Vänerkommitté* att finansieringen av investeringarna bör ske genom att en lika stor avgift per ton tas ut under en 40-årig avskrivningstid, vilket innebär att avskrivningarna görs flexibla.

Statens vattenfallsverk påpekar att nya slussar i och för sig inte medför en nämnvärd kapacitetsökning. Verket vill därför inte tillstyrka att redan nu anpassa avskrivningarna till återanskaffningsvärdet för nya större slussar. Överskotten bör i stället tills vidare användas för snabbare nedskrivning av återstående kapitalbelopp eller för finansiering av mera närliggande och nödvändiga åtgärder.

I anslutning till utredningens uttalande om den merbelastning som de särskilda avgifterna för seglationen på Vänern innebär för sjöfarten uttalar *sjöfartsstyrelsen* sin tillfredsställelse över att denna fråga tagits upp och understryker att den finner det naturligt att kompensation härför ges oberoende av hur kanalfrågorna löses.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län och *1957 års Vänerkommitté* har i anslutning till sina yttranden i övrigt tagit upp frågan om isbrytarhjälp för sjöfarten på Vänern och framhåller vikten av att utreda förutsättningarna för att härigenom åtminstone under normala vintrar kunna hålla trafiken igång utan avbrott. På så sätt skulle både ökade trafikvinster och minskade lagringskostnader uppnås.

Vad gäller utbyggnad av västgötadelen av Göta kanal har utredningen efter gjorda trafikvinstanalyser dragit slutsatsen att en ombyggnad för den kommersiella sjöfarten inte kan göras vare sig trafikekonomiskt eller samhällsekonomiskt lönsam och därför inte bör komma

till stånd genom insatser från samhällets sida. Denna uppfattning delas uttryckligen av *statens järnvägar, sjöfartssstyrelsen, statens vägverk, statens planverk, riksrevisionsverket, hamnutredningen, Näringslivets trafikdelegation, Jernkontoret, Handelskamrarnas nämnd, Göteborgs stad, Sveriges allmänna exportförening och Svenska lasttrafikbilägareförbundet.*

Statens vägverk påpekar i sammanhanget att de godstransporter som utförs på Göta kanals västgötadel utan några åtgärder i fråga om vägarna synes kunna föras över till dessa.

Några remissinstanser, *statens vattenfallsverk, länsstyrelserna i Jönköpings och Örebro län och Svenska hamnförbundet*, kritiserar utredningens bedömningar och förordar olika slag av kompletterande utredningar innan slutlig ställning tas i utbyggnadsfrågan. Vattenfallsverket vänder sig allmänt mot utredningens lönsamhetsbedömningar och finner dem inte kunna läggas till grund för ett beslut. Länsstyrelsen i Jönköpings län framhåller många faktorer som talar mot utredningens slutsatser. Bl. a. erinras om att det nutida näringslivet i regionen är baserat på kommunikationer till lands men att en modernisering av kanalen avsevärt kan förbättra konkurrensförhållandena inom transportsektorn och gynnsamt påverka de framtida utvecklingsbetingelserna i vätterområdet. Frågan måste ses i ett vidare perspektiv än det enbart trafikekonomiska och länsstyrelsen framhåller särskilt de trafikpolitiska och lokaliseringpolitiska faktorerna. De kompletterande utredningarna bör enligt länsstyrelsen ta sikte på att klarlägga även de för utbyggnadsfrågan viktiga oljetransporterna. Även naturvårdssynpunkterna bör beaktas. Enligt *länsstyrelsens i Örebro län* mening förefaller ledamoten Torells transportkostnads kalkyler väl underbyggda och visar vad gäller västgötadeln att investeringens lönsamhet torde vara betydligt bättre än vad utredningen gör gällande.

Flera andra remissinstanser nämligen *länsstyrelserna i Östergötlands och Skaraborgs län, Göta kanalbolag, Rederiföreningen för mindre fartyg, Föreningen för inre vattenvägar och Vätterdelegationen* ställer sig också kritiska — en del helt avvisande — till utredningens slutsatser och uttalar att motiv finns för en utbyggnad av Göta kanal enligt något av de tidigare utredda alternativen. De båda länsstyrelserna samt Rederiföreningen för mindre fartyg preciserar sina yrkanden till en utbyggnad så att moderna paragrafbåtar kan trafikera leden. Rederiföreningen motiverar sin ståndpunkt med hänvisning till bl.a. kanalens betydelse från lokaliseringssynpunkt samt de kostnader och olycksfallsrisker ett överförande till landsväg av kanaltransporterna skulle medföra. Göta kanalbolag hävdar allmänt att utredningen överdrivet försiktigt bedömt faktorer som talar för utbyggnad och förmodligen överskattar resurserna och konkurrensförmågan hos de jämförliga transportmedlen. Amorteringstiden för västgötalinjen som satts till 25 år är vidare enligt kanalbolaget för kort. Gällande avskrivningsregler för andra kanaler och hamnar är 40 år med högsta räntesats vid

5 %. Kanalbolaget framhåller också att lasttrafiken helt kommer att försvinna inom en relativt kort tid om inte västgötadelen byggs ut och påpekar att lasttrafik med så pass litet tonnage fortgått längre på Göta kanal än på andra håll, vilket visar värdet av denna sjötransportmöjlighet. Vätterdelegationen framhåller att utredningen stött sig på ett synnerligen bristfälligt och delvis icke objektivt material och beklagar att frågan om den ekonomiska lönsamheten av denna investering inte har kunnat diskuteras i ett mera vidsträckt samhällsekonomiskt sammanhang. Ett beslut om utbyggnad bör enligt delegationen fattas utan ytterligare dröjsmål.

Utän att ta uttrycklig ställning i sakfrågan framhåller *överbefälhavaren* och *överstyrelsen för ekonomisk försvarsberedskap* att en utbyggnad av kanalen kan ha stor betydelse från beredskapssynpunkt. Överbefälhavaren erinrar dock liksom utredningen om att även östgötadelen av kanalen samtidigt måste byggas ut om någon större beredskapseffekt skall uppnås. Beredskapsaspekterna understryks också av *länsstyrelserna i Jönköpings och Örebro län* samt *Vätterdelegationen* och *Vänerns hamnförbund* i anslutning till deras uttalanden i övrigt om betänkandet i denna del.

Statens naturvårdsverk och *kommittén för Vätterns vattenvård* framhåller riskerna för oljeförorening av kanalen och Vättern vid sjötransport av olja. Sådana transporter kräver utbyggnad av beredskapen och säkerhetsanordningarna i hamnar. Kommittén för Vätterns vattenvård understryker också det från vattenvårdssynpunkt olämpliga i att lokalisera förorenande industrier till Vättern.

Utredningens tanke att behålla Göta kanal för turist- och friluftssyften har berörts av flera remissinstanser. *Riksrevisionsverket*, *statens naturvårdsverk* och *Föreningen för inre vattenvägar* delar utredningens uppfattning att västgötadelen bör bibehållas som turist- och småbåtsled. Naturvårdsverket framhåller att vid bedömningen av kanalfrågan bör rekreationssynpunkten beaktas som ett betydande reellt marginalvärde. *Statens järnvägar* framhåller att om kanalen används som farled endast för turist- och småbåtstrafik är det önskvärt att normer för lämpliga dimensioner (segelfri höjd m. m.) snarast fastställs med hänsyn till den framtida planeringen av järnvägs- och landsvägsbroar.

Flera remissorgan tar i sammanhanget upp utredningens uppfattning att ett bibehållande av kanalen som enbart turistled likväl kräver vissa upprustningsåtgärder. *Länsstyrelserna i Jönköpings och Skaraborgs län* samt *Vätterdelegationen* har allmänt berört de svårigheter som eljest skulle uppstå. *Naturvårdsverket* har inget att erinra mot att en sådan upprustning finansieras med bl. a. bensinskattemedel som influtit från småbåtstrafiken. *Sjöfartsstyrelsen* anser att om det krävs åtgärder för att modernisera Göta kanal för att den skall kunna fylla sin funktion som turist- och småbåtsled ankommer det på kanalbolaget att ta ställning i denna fråga.

Göta kanalbolag anför att kanalen enligt de senaste boksluten gett ett år-

ligt underskott, exklusive lasttrafiken, av ca 1 milj. kr. Detta har hittills i stort täckts av bolagets övriga tillgångar. En modernisering av kanalen för turistverksamhet kan inte bli företagsekonomiskt lönsam och kan därför inte tänkas ske i privat regi. Det är enligt bolagets uppfattning mera meningsfullt från samhällsekonomisk synpunkt att samhället satsar på att skapa en modern trafikled fram till Vättern avsedd både för näringslivet och turistverksamheten. Även *Rederiföreningen för mindre fartyg* pekar på att enbart turisttrafiken inte är tillräcklig för att driva kanalen.

Departementschefen

Frågan om hur väner- och vätterregionernas behov av tillfredsställande transportförbindelser skall tillgodoses har under efterkrigstiden aktualiserats vid flera tillfällen. Av olika skäl har intresset därvid i första hand knutits till vattenlederna mellan de båda regionerna och västerhavet nämligen Trollhätte kanal och Göta älv samt västgötadelen av Göta kanal. Trollhätte kanals nuvarande dimensioner tillåter passage av fartyg med en största dödvikt av ca 2 000 ton medan Göta kanal kan trafikeras endast med relativt små fartyg — upp till en dödvikt av ca 250 ton. Djupgåendet i de bägge lederna under normala förhållanden är begränsat till 4,6 respektive 2,82 m.

Under 1950-talet inträffade två stora skred i götaälvdalen vid Surte och Göta varigenom trollhätteledens trafikmöjligheter under längre perioder betydligt inskränktes. Delvis med anledning av dessa skred bildades på initiativ av berörda intressenter 1957 års Vänerkommitté samt den s. k. Vätterdelegationen för att utföra trafikekonomiska och tekniska undersökningar rörande väner- och vätterregionernas kanalförbindelser. Vidare tillkallade dåvarande chefen för inrikesdepartementet år 1957 götaälvs-kommittén för att låta utreda vissa geotekniska frågor som aktualiserats genom skreden i götaälvdalen och de bestående rasriskerna.

Vänerkommittén ansåg att Trollhätte kanal med hänsyn till riskerna för ytterligare ras inte erbjöd tillfredsställande säkerhet. Kommittén fann vidare, mot bakgrund av utvecklingen inom sjöfarten, kanalens dimensioner otillräckliga. Kommittén föreslog därför att en ny kanal med större dimensioner i sträckningen Vänersborg—Uddevalle skulle anläggas. Ett sådant projekt bedömdes ge sådana trafikvinster att det blev företagsekonomiskt lönsamt. Kostnaderna beräknades till 350 milj. kr., exklusive kostnader för marklösen, intrångsersättningar m. m.

Vätterdelegationen föreslog att Göta kanals västgötadel skulle byggas ut så att den tillät transporter med betydligt större fartyg. Delegationen ansåg att näringslivet i vätterregionen skulle främjas i hög grad genom den sänkning av transportkostnaderna som utbyggnaden beräknades möjliggöra. Kostnaden för projektet beräknades, beroende på vilket djupalternativ som

valdes, till mellan 110 och 280 milj. kr., exklusive kostnader för marklösen, intrångsersättningar m. m.

Vänerkommitténs förslag överlämnades till Kungl. Maj:t och remissbehandlades. I samband därmed framhölls från flera håll vikten av att utredningsarbetet fortsattes och breddades. Kritik riktades samtidigt mot kommitténs arbete, främst mot de transportekonomiska kalkylerna.

Götaälvskommittén föreslog i sitt betänkande vissa förstärkningsåtgärder i götaälvdalen och att erosionsförhållandena där skulle följas upp. Om de föreslagna åtgärderna vidtogs borde, enligt kommitténs mening, riskerna för framtida skred av katastrofkaraktär förebyggas på ett godtagbart sätt.

De tidigare utredningarnas resultat och det intresse som transportfrågorna för de berörda regionerna alltjämt tilldrog sig föranledde dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet att år 1961 tillkalla en expertgrupp, kanaltrafikutredningen, vilken som ett första led i ett fortsatt utredningsarbete skulle företa mera inträngande trafikekonomiska undersökningar av alternativa möjligheter att lösa väner- och vätterregionernas förbindelse med västerhavet. Avsikten var att resultatet av dessa undersökningar skulle bilda underlag för statsmakternas ställningstagande till de utredningar av mera teknisk karaktär som därutöver kunde erfordras för att så fullständigt som möjligt klarlägga genom vilka åtgärder de ifrågavarande transportbehoven bäst kunde tillgodoses.

Principerna för den statliga trafikpolitiken har legat till grund för kanaltrafikutredningens bedömningar av de framtida transporterna och transportvägarna mellan Vättern, Vänern och västerhavet.

Utredningen har 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. I enlighet med sina direktiv har utredningen för vänerregionen också gjort en samhällsekonomisk bedömning av ett alternativ, som innebär att hela regionens transportförsörjning ombesörjs med landtransportmedel från och till hamnar belägna vid kusten. För vätterregionen har kostnaderna för transporter genom en utbyggd kanal jämförts med kostnaderna för motsvarande landtransporter.

Jag vill först ta upp frågan om vänerregionens transportförbindelser med västerhavet.

Kanaltrafikutredningen har beräknat att kostnaderna för den av 1957 års Vänerkommitté föreslagna nya kanalleden med sträckningen Vänersborg—Uddevalla skulle 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 och 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.

Vid remissbehandlingen har i stort sett endast risken för framtida skred i götaälvdalen orsakat viss tveksamhet från några remissinstansers sida inför frågan att avföra Vänersborg—Uddevallaleden från vidare diskussion, under det att de övriga så gott som undantagslöst delar utredningens uppfattning.

Jag finner utredningens bedömningar av den transportekonomiska lönsamheten för en ny kanalsträckning klagörande och delar uppfattningen att övertvägadena om Vänerens framtida förbindelse med västerhavet bör koncentreras till nuvarande kanalled. De geotekniska förhållandena i götaälvdalen kan visserligen härvid vara en osäkerhetsfaktor som kräver fortsatt uppmärksamhet. Jag vill emellertid erinra om att enligt götaälvskommitténs bedömning ingenting kommit fram vid dess geotekniska undersökningar som utesluter möjligheten att öka trollhätteledens kapacitet.

Utredningen har analyserat utvecklingen av godstransporterna på Trollhätte kanal och gjort en prognos för den framtida trafiken. Godskvantiteten har därvid beräknats öka från drygt 3 milj. ton per år i början av 1960-talet till 3,6—4,3 milj. ton år 1970, 4—4,9 milj. ton år 1975 och 4,2—5,4 milj. ton år 1980. Som jämförelse kan nämnas att godsvolymen år 1968 var ca 3,6 milj. ton, varav 1,2 milj. ton i nedgående trafik och 2,4 milj. ton i uppgående trafik. Utvecklingen hittills kan alltså anses ligga inom de ramvärden som utredningen prognosticerat.

Av godsmängderna beräknas petroleumprodukterna som dominerar bland de transporterade varuslagen komma att omfatta 1,5—1,6 milj. ton år 1970, 1,6—2 milj. ton år 1975 och 1,8—2,4 milj. ton år 1980.

Utredningen har också gjort en bedömning av den sannolika utvecklingen av fartygsstorlekarna i kanaltrafiken. Med denna bedömning och med prognosen över godstrafikens omfattning som grund har utredningen därefter genomfört en kapacitetsanalys för nuvarande Trollhätte kanal och därvid ansett sig kunna konstatera att kanalen även med bibehållande av nuvarande dimensioner har väsentligt större kapacitet än tidigare bedömningar gett vid handen. Statens vattenfallsverk har i sitt yttrande bekräftat denna slutsats. Från sina utgångspunkter har utredningen fört ett resonemang som leder till att en total godsvolym av 6,5 milj. ton per år, vilken

beräknas uppnådd omkring sekelskiftet, väl ryms inom ramen för kanalens kapacitet. Denna volym bör jämföras med de bedömningar i andra sammanhang som förutsatt att kapacitetsgränsen skulle ligga vid högst 4,8 milj. ton per år. Eftersom den årliga godsvolymen antagits ganska snart komma att närma sig detta tal, har en utbyggnad av kanalen ansetts angelägen för att inte en naturlig expansion av trafiken skulle hindras.

Jag finner ingen anledning att ifrågasätta riktigheten i princip av utredningens beräkningar i detta hänseende. Jag delar vidare uppfattningen att otillräcklig kapacitet hos den nuvarande kanalen inte kan åberopas som motiv för en utbyggnad som skulle tillåta betydligt större fartyg att trafikerade kanalen.

Även om Trollhätte kanals kapacitet alltså i och för sig inte utgör något hinder för en realistisk utveckling av kanaltransporterna till och från den aktuella regionen bör den framtida uppläggnings av transporterna bedömas från flera synpunkter. Utredningen har också i enlighet med sina direktiv undersökt kostnadsförändringarna vid en tänkt omläggning av transporterna till lastbil och järnväg med omlastning i kusthamn. Behovet av en sådan undersökning motiveras också av att de nuvarande slussanläggningarna i kanalen bedömts vara i sådant skick att en kostnadskrävande reovering av dessa relativt snart är nödvändig om trafiken överhuvudtaget skall kunna upprätthållas i framtiden.

För en viss del av petroleumprodukterna skulle också kunna tänkas ett alternativ som innebär transport i rörledningar. Utredningen har emellertid, bl.a. på basis av vissa tidigare utredningar i denna fråga, bedömt det som tveksamt om den mycket stora kapaciteten hos ett sådant system kommer att kunna inom överskådlig tid utnyttjas i sådan omfattning att rörledningstransporter från lönsamhetssynpunkt kan vara ett realistiskt alternativ till nu använda transportsätt. Utredningen har med hänsyn härtill samt mot bakgrund av sin bedömning av kapaciteten i trollhätteleden inte ansett det erforderligt att i detta sammanhang ytterligare överväga denna fråga.

I den av utredningen gjorda trafikvinstkalkylen har särkostnaderna för kanal- och respektive kusthamnsalternativet ställts mot varandra.

Särkostnaderna för kanalalternativet hänför sig främst till åtgärder som måste vidtas för att möjliggöra trafik genom Trollhätte kanal och Vänerne. Vidare har kostnader sammanhängande med investeringar i inlandshamnar medräknats. Begränsningen i valet av fartyg och fördröjningar på grund av is medför också kostnader som har inflytande på kalkylen.

Mot dessa kostnader har ställts merkostnader för det s.k. kusthamnsalternativet på grund av ökade kapital- och driftkostnader i hamnar och för landtransportmedlen. Bl. a. kommer investeringar i kajer, järnvägsspår, kranar och magasin inkom hamnområdena att krävas. Ytterligare en faktor i denna jämförelse är kostnaden för att omplacera den arbetskraft som fri-

ställs om de olika sjöfartsfunktionerna i vänerområdet kraftigt inskränks.

En övergång till ett kusthamnssystem skulle innebära en långtgående koncentration av hamnverksamheten till i huvudsak Uddevalla och Göteborg.

Utredningen har räknat med att Uddevalla skulle bli huvudhamn för torrlastgodset under det att petroleumtransporterna helt skulle gå via Göteborg. Enligt beräkningarna skulle samhällsekonomiskt sett en årlig netto-merkostnad av 9,2 milj. kr. uppstå för kusthamnsalternativet. Utredningen har räknat med en kalkylränta av 6 % och en avskrivningstid på 40 år och därvid funnit att detta belopp täcker kapitaltjänstkostnaden för investeringar i kanalen upp till 140 milj. kr.

Nuvarande slussar vid Trollhättan är mer än 50 år gamla och anges av utredningen behöva ersättas senast omkring år 1975. Kostnaderna härför har beräknats uppgå till ca 100 milj. kr. i 1963 års priser. I denna summa innefattas en ökning av dimensionerna så att fartyg med en största längd av 115 m och ett djupgående av 6 m kan passera. Utredningens 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 en trafikvinstkalkyl av detta slag utvisar. Ett bibehållande av kanaldriften som alternativt transportmedel innebär bl. a. en press på fraktsättningen för landtransportmedlen. Detta förhållande ger regionen en viss attraktionskraft från lokaliseringssynpunkt, som är värdefull med hänsyn till knappheten på industrimark på västkusten och till de allmänna beredskapsönskemålen om en decentralisering av krigsviktiga anläggningar.

Jag ansluter mig liksom flertalet remissinstanser till utredningens principiella bedömningar av de ekonomiska förutsättningarna för att bibehålla trollhätteleden för den kommersiella sjöfarten. Jag delar också uppfattningen om det värde för näringslivets fortsatta utveckling inom regionen som denna led har. Som framgår av utredningens redovisning skulle emellertid en överföring av oljetransporterna till rörledningar rubba de ekonomiska förutsättningarna för fortsatt kanaldrift. Före ett ställningstagande till de åtgärder som kan erfordras för att vidmakthålla och eventuellt utöka ledens kapacitet behövs ytterligare utredningar.

En förutsättning för fortsatt kanaldrift är att de geotekniska förhållandena inte lägger hinder i vägen härför. Götaälvskommittén har ansett att sådana hinder i och för sig inte föreligger och statens geotekniska institut, som kontinuerligt bevakar denna fråga, är i sak av samma uppfattning. Som bl. a. sjöfartsstyrelsen påpekat erfordras dock att behovet av och kostnaderna för rasförebyggande stabiliseringsåtgärder i leden närmare analyseras och infogas i den totala ekonomiska kalkylen. Vad gäller den ifrågasatta renoveringen av slussanläggningarna har bl. a. statens vattenfallsverk

som är ansvarigt för driften av Trollhätte kanal vid remissbehandlingen uttalat som sin mening att så omfattande och kostnadskrävande åtgärder som utredningen förutsatt inte torde vara aktuella under de närmaste decennierna. Denna fråga bör studeras ytterligare i syfte att komma fram till en mera preciserad bedömning av tidpunkt, omfattning och kostnader för dessa arbeten. Vad beträffar kapacitetshöjande åtgärder i själva leden, närmast vissa fördjupningsarbeten enligt olika alternativ, anser jag i och för sig utredningens ståndpunkt riktig att de trafikvinster som kan påräknas inte torde inom överskådlig tid motivera annat än vissa begränsade sådana insatser i syfte att möjliggöra passage av fartyg med 4,9—5 m djupgående. Utredningens bedömning härvidlag är emellertid bl. a. vad gäller kostnaderna för åtgärderna grundad på ett tämligen översiktligt material. Även denna fråga bör därför ägnas mera ingående studier i anslutning till de utredningar i övrigt angående kanalens framtid som jag nyss nämnt.

I detta sammanhang bör observeras vilken inverkan på trafikvinstkalkylen en väsentligt lägre kostnad för upprustningen av slussarna skulle kunna få. En mindre investeringskostnad för slussarna kan öka det ekonomiska utrymmet för att fördjupa och förstärka farleden så att slussarnas kapacitet kan utnyttjas helt.

Före varje fördjupnings- och förbättringsarbete bör förnyade trafikvinstkalkyler göras så att de samhällsekonomiska konsekvenserna av varje åtgärd hela tiden finns klarlagda.

De fortsatta utredningarna blir i huvudsak av teknisk-ekonomisk natur. Enligt min mening bör dessa lämpligen utföras av sjöfartsstyrelsen och statens vattenfallsverk, varvid samråd bör ske i erforderlig utsträckning med geoteknisk expertis. Jag avser att senare föreslå Kungl. Maj:t att uppdraga åt de berörda myndigheterna att skyndsamt fullfölja utredningsarbetet i de hänseenden jag här berört och framlägga härav föranledda förslag.

I ett särskilt avsnitt i betänkandet har utredningen tagit upp frågan om finansieringen av de investeringar som kan aktualiseras i trollhätteledden och i anslutning därtill anfört vissa synpunkter på de avgifter som belastar den berörda trafiken. Hälften av kostnaden för slussombyggnaden föreslås avskriven genom ett engångsbelopp i anslutning till arbetenas färdigställande medan återstoden anses böra avskrivas på vanligt sätt genom att årliga annuitetsbelopp beräknade på slussarnas återanskaffningsvärde påföres trafiken i kanalen. Medel för den tänkta engångsavskrivningen förutsetts delvis anskaffade genom viss avgiftshöjning för kanaltrafiken samt fondering av därvid uppkommande överskott intill dess slussombyggnaden genomförts. Vidare föreslår utredningen att ett visst engångsbidrag av statsmedel skall tillgodoföras vänersjöfarten med hänsyn till den belastning för denna jämfört med annan sjöfart som de särskilda seglationsavgifterna på Vänern anses utgöra. Förräntningen av kostnaden för even-

tuella fördjupningsarbeten i själva farleden bör enligt utredningen genom en avgiftsdifferentiering bäras av den sjöfart som har direkt nytta av det större djupet.

Vid remissbehandlingen har utredningens principiella förslag i förevarande hänseende föranlett uttalanden endast av ett fåtal remissinstanser. I det föregående har jag förutsatt att utredningens trafikekonomiska analyser och bedömningar skall fullföljas genom olika tekniska detaljutredningar. Jag finner det naturligt att den närmare diskussionen om finansiering av eventuella investeringar i Trollhätte kanal m. m. uppskjuts till dess resultatet av dessa utredningar föreligger och mera preciserade bedömningar kan göras av de ekonomiska konsekvenserna av olika om- och utbyggnadsförslag.

Den avgiftsbeläggning av vänersjöfarten som utredningen tagit upp i sammanhanget är en fråga som i och för sig kan bedömas oberoende av de om- och utbyggnadsåtgärder som kan komma att aktualiseras i trollhätteledden. Spörsmålet har även berörts av sjöfartsutredningen i betänkandet *De statliga sjöfartsavgifterna* (Stencil K 1968:9). Remissbehandlingen av detta betänkande är nyss avslutad och det inkomna materialet bearbetas f. n. inom kommunikationsdepartementet. Jag anser att frågan om avgifterna för vänersjöfarten bör bedömas i samband med att ställning tas till den framtida strukturen av de statliga sjöfartsavgifterna överhuvud och avser därför att återkomma till ämnet i samband med redovisningen av de förslag som föranleds av sjöfartsutredningens betänkande.

Jag övergår nu till de bedömningar som berör västgötadelen av Göta kanal.

Enligt utredningen har redan en överslagsberäkning klart visat att den väntade trafiken på kanalen inte kan förränta den investering som något av de i tidigare sammanhang föreslagna större utbyggnadsalternativen för kanalen skulle innebära. Utredningen har därför begränsat sina mera detaljerade analyser till ett alternativ som skulle möjliggöra för s. k. paragrafbåtar att använda sig av kanalen. En sådan utbyggnad skulle, räknat i 1963 års priser, kosta ca 50 milj. kr.

En trafikvinstkalkyl för Göta kanal och vätterområdet skiljer sig från en sådan för vänerleden. Skälet till detta är i första hand att Göta kanal inte medger passage av andra än så små fartyg att konkurrensen med järnväg och lastbil är mycket begränsad. Prisbildningen på transporter inom vätterområdet bestäms sålunda huvudsakligen av konkurrensen mellan järnväg och lastbil.

Utredningen har i sina beräkningar utgått från att Göta kanals västgötadel efter en eventuell utbyggnad kommer att integreras med Trollhätte kanal. De båda kanalerna förutsätts alltså komma att utgöra en företagsekonomisk enhet.

Den totala årliga trafikvinsten vid en utbyggnad för paragrafbåtar uppgår

enligt utredningens kalkyler till 2,4—2,5 milj. kr. Vid den av utredningen antagna avskrivningstid av 25 år av de förutsatta investeringarna och en kalkylränta på 6 % kommer kapitalkostnaderna att uppgå till nära 4 milj. kr.

Till kostnaderna för utbyggnaden av kanalen kommer investeringar för att anpassa hamnarna vid Vättern till större fartyg. För att utredningens trafikvinster skall kunna förverkligas i sin helhet krävs hamninvesteringar av 15—20 milj. kr.

Även för ett så relativt begränsat utbyggnadsalternativ blir således den företagsekonomiska räntabiliteten enligt utredningens uppfattning mycket otillfredsställande.

Remissinstansernas bedömning av utredningens slutsatser varierar. Flertalet av dem som yttrat sig delar uttryckligen uppfattningen att en utbyggnad av kanalen inte kan göras lönsam. Några, däribland statens vattenfallsverk, anför viss kritik mot beräkningarna och förordar vissa kompletterande utredningar. En grupp slutligen, bestående av länsstyrelserna i Östergötlands och Skaraborgs län, Göta kanalbolag, Rederiföreningen för mindre fartyg, Föreningen för inre vattenvägar och Vätterdelegationen anser, att utredningens kalkyler är ofullständiga och missvisande och framhåller att motiv föreligger för en utbyggnad av kanalen.

Även om analyser av det slag utredningen utfört måste bedömas med en viss försiktighet anser jag inte tillräckliga skäl föreligga för att av det redovisade materialet dra någon annan slutsats än utredningen gjort. Målet för den statliga trafikpolitiken är att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former som medger företagsekonomisk effektivitet och transportmedlens sunda utveckling. En investering inom transportsektorn som inte kan antas leda till en samhällsekonomiskt riktig uppdelning av transportererna på olika transportgrenar främjar inte en utveckling mot det angivna målet och bör därför inte komma till stånd. Utredningen och flertalet remissinstanser är eniga om att en upprustning av Göta kanal inte är varken företagsekonomiskt eller samhällsekonomiskt motiverad. Enligt min mening finns det mot bakgrund härav inte något skäl att föreslå statliga åtgärder för att öka ledens kapacitet.

Av utredningsmaterialet framgår att trafiken på kanalen är av förhållandevis ringa omfattning varför en eventuell överflyttning av transportererna till landsväg eller järnväg torde kunna ske utan krav på mera väsentliga upprustningsåtgärder. Statens vägverk bekräftar detta i sitt remissyttrande vad beträffar vägnätet inom den berörda regionen.

Utredningen har som en särskild fråga i sammanhanget tagit upp fri-lufts- och rekreationssynpunkterna. Om kanalen läggs ned som transportled för den kommersiella sjöfarten, skulle ändå vissa investeringar erfordras i storleksordningen 3—4 milj. kr. för att kunna driva kanalen för turist- och

nöjesbåtstrafik. Utredningen gör ingen egen bedömning av lönsamheten av en sådan kapitalinsats men Göta kanalbolag som äger och förvaltar kanalen har i sitt remissyttrande framhållit att kostnaden för en modernisering av kanalen i angivna syfte inte kan bäras av den ifrågakommande trafiken.

Från flera håll har framhållits att Göta kanal har ett betydande värde från friluftsför- och rekreationssynpunkt. Frågan om statens engagemang för att aktivt stödja friluftssintressena genom olika åtgärder har på senare år i ökad utsträckning samordnats inom ramen för naturvårdsverkets verksamhet. Det är naturligt att ifrågasatta insatser på olika områden därvid prioriteras och prövas i ett större sammanhang och i anslutning till bedömningar av det totala statliga stödet för olika ändamål. Även den nu aktuella frågan bör behandlas på samma sätt. Jag är därför inte beredd att lägga fram något förslag till åtgärder i förevarande sammanhang.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t genom proposition bereder riksdagen tillfälle

att avge yttrande med anledning av vad jag anfört i det föregående.

Ur protokollet:
Gunnel Anderson