

Nr 126

**Kungl. Maj:ts proposition angående utbyggnad av Trollhätte kanal,
m.m.; given Stockholms slott den 24 september 1971**

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vars avlåtande till riksdagen fördragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

CARL GUSTAF

BENGT NORLING

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en utbyggnad av Trollhätte kanal så att kanalen medger passage av fartyg med ett djupgående av 5,3 m mot f. n. 4,6 m. Totalkostnaden för utbyggnaden — som beräknas genomförd till senhösten 1974 — har uppskattats till 45 milj. kr. i 1970 års prisläge.

Vidare föreslås att en för förhållandena i vänernområdet lämplig isbrytare anskaffas. Kostnaden för en sådan har preliminärt angetts till 11 milj. kr.

Genom utbyggnaden av kanalen och förstärkningen av isbrytarberedskapen kommer förutsättningar att skapas för rationellare transportsystemlösningar för i första hand skogsindustrin inom vänernområdet. Allmänt får området genom de föreslagna åtgärderna näringspolitiskt förbättrade möjligheter att hävda sig, och en bättre regional balans kommer att skapas i förhållande till den expansiva västkusten.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet på Stockholms slott den 24 september 1971

Närvarande: Statsråden Sträng, Andersson, Johansson, Holmqvist, Aspling, Nilsson, Lundkvist, Geijer, Myrdal, Odhnoff, Moberg, Bengtsson, Norling, Löfberg, Lidbom, Feldt.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *utbyggnad av Trollhätte kanal, m. m.* och anför.

Allmänt om Trollhätte kanal

Trollhätte kanal sträcker sig från inseglingsrännan i Vänern till Göteborgs hamns gräns vid Lärje och har en total längd av 82 km. De konstbyggda sträckorna uppgår sammanlagt till ca 10 km och utgörs i huvudsak av kanalen mellan Vänern och Brinkebergskulle (Karls grav), Stallbackakanalen och Bergkanalen genom Trollhättan samt Ströms kanal omedelbart nedanför Ströms sluss. Återstående delar av leden följer Göta älv. Nivåskillnaden mellan Vänern och havet uppgår när den är som störst till ca 45 m. För att klara denna finns i kanalen sex slussar, varav fyra är förlagda till Trollhättan och de två återstående till Brinkebergskulle resp. Ström (Lilla Edet).

Slussarna medger trafik med 87 m långa och 12,5 m breda fartyg. Minsta vattendjupet över slussströskel och slusskammarbotten medger ett djupgående av 5,3 m, medan kanalens djupförhållanden i övrigt endast tillåter 4,6 m djupgående vid normalt vattenstånd i Vänern. Under perioder med lågt vattenstånd begränsar farledsdjupet i Karls grav djupgåendet till knappt 4 m.

Trollhätteleden förvaltas av statens vattenfallsverk genom lokalförvaltningen Trollhätte kanalverk.

1969 års proposition om Väterns och Vätterns förbindelse med västerhavet

I prop. 1969: 122 behandlades kanaltrafikutredningens betänkande (SOU 1967: 32, 33) Väterns och Vätterns förbindelse med västerhavet. Utredningen hade i betänkandet avvisat en kanalled i sträckningen

Uddevalla—Vänersborg och funnit, att övervägandena om Vänerens framtida förbindelse med västerhavet borde koncentreras till Trollhätte kanal. Utredningen ansåg, att kanalens kapacitet var betryggande och att otillräcklig kapacitet inte kunde åberopas som motiv för en utbyggnad som skulle tillåta större fartyg att trafikera kanalen. Utredningen utgick från att slussystemet i kanalen — även utan utökning av kapaciteten — borde bytas ut senast vid mitten av 1970-talet. Kostnaden härför angavs till ca 100 milj. kr. i 1963 års kostnadsnivå. Mot denna bakgrund genomfördes vissa trafikvinskalkyler, i vilka särkostnaderna för fortsatt kanaldrift ställdes mot kostnaderna för ett s. k. kusthamnsalternativ baserat på omlastning i västkusthamn av allt kanaltransporterat gods. Enligt beräkningarna skulle kusthamnsalternativet samhällsekonomiskt sett innebära en årlig nettomerkostnad av 9,2 milj. kr., vilket täckte kapitalkostnaden för investeringar i kanalen upp till storleksordningen 140 milj. kr. Utredningens slutsats blev, att investeringen i slussystemet med god marginal skulle rymmas inom den ram som motsvarade den samhällsekonomiska vinsten av en bibehållen kanaldrift.

Departementschefen anslöt sig i prop. 1969: 122 till utredningens principiella bedömningar av de ekonomiska förutsättningarna för att behålla trollhätteleden för den kommersiella sjöfarten men ansåg, att fortsatta utredningar av teknisk-ekonomisk natur erfordrades. Sålunda borde — som bl. a. sjöfartsverket påpekat — behovet av och kostnaderna för rasförebyggande stabiliseringsåtgärder i leden närmare analyseras och infogas i den totala ekonomiska kalkylen. Vad gällde den ifrågasatta renoveringen av slussanläggningarna hade bl. a. statens vattenfallsverk uttalat som sin mening att så omfattande och kostnadskrävande åtgärder som utredningen förutsatt inte torde vara aktuella under de närmaste decennierna. Denna fråga borde enligt departementschefen studeras ytterligare i syfte att komma fram till en mera preciserad bedömning av tidpunkt, omfattning och kostnader för dessa arbeten. Vidare borde ytterligare övervägas behovet av fördjupningsarbeten för att möjliggöra passage av fartyg med 4,9—5,0 m djupgående. I sammanhanget borde också konsekvenserna av en överföring av oljetransporterna till rörledning beaktas. I propositionen begärdes riksdagens yttrande över vad departementschefen sålunda anförde.

Riksdagen fann vid sin behandling av propositionen (SU 1969: 178, rskr 388), att såväl transportekonomiska som rent närings- och lokaliseringspolitiska skäl talade för ett bibehållande av kanaldriften.

I mars 1970 uppdrog Kungl. Maj:t åt statens vattenfallsverk att i samråd med sjöfartsverket skyndsamt verkställa de erforderliga utredningarna.

Statens vattenfallsverks kompletterande utredningar

I en den 6 oktober 1970 dagtecknad skrivelse har statens vattenfallsverk redovisat resultatet av det kompletterande utredningsarbete, som verket utfört i samråd med sjöfartsverket.

I en *teknisk utredning* behandlas dels frågan om rasförebyggande åtgärder, dels behovet av en ombyggnad av slussarna, dels också kostnaderna för en fördjupning av kanalen till 5,0 resp. 5,3 m djupgående.

I fråga om *rasförebyggande åtgärder* redovisar geotekniska institutet i skrivelse, som bilagts den tekniska utredningen, vad som — vid ett djupgående av 4,9—5,0 m — bör beaktas i fråga om farledens utformning och sträckning med hänsyn till de geotekniska förhållandena. Institutet konstaterar, att vattenfallsverket i sitt förslag till farledssträckning tagit hänsyn till ifrågavarande stabilitetsproblem. I en annan bilagd skrivelse framhåller institutet vidare att det — vid den förutsatta sträckningen av farleden — inte heller föreligger något hinder från geoteknisk synpunkt för ett 5,3 m-alternativ. Behovet av rasförebyggande åtgärder kan i huvudsak tillgodoses genom de strandskydd som vattenfallsverket utför för att i erforderlig utsträckning hindra erosionsskador i stränderna.

Vad avser frågan om behovet av en *ombyggnad av slussanläggningarna* har vattenfallsverket efter ingående byggnadstekniska besiktningar funnit, att en sådan inte är erforderlig. Nuvarande slussar kan med vissa successiva reparationsåtgärder utöver de normala underhållsarbetena hållas fullt funktionsdugliga och fylla rimliga anspråk på teknisk standard åtminstone fram till sekelskiftet. Kostnaderna för ifrågavarande reparationer, som kan fördelas över en relativt lång tidsperiod, har beräknats till 6,6 milj. kr. för murverken och 3 milj. kr. för den mekaniska utrustningen eller sammanlagt ca 10 milj. kr. i 1970 års kostnadsläge.

I enlighet med det av Kungl. Maj:t givna uppdraget har statens vattenfallsverk närmare övervägt de åtgärder som erfordras för *farledens utbyggnad* till ca 5 m djupgående. Åtgärderna finns närmare redovisade i den tekniska utredningen och har kostnadsberäknats till 38 milj. kr. i 1970 års prisläge.

Verket konstaterar, att ett djupgående av 5,0 m motsvarar det för vissa vänerhamnar dimensionerande vattendjupet. Billeruds- och Uddeholmskoncernernas hamnar i resp. Gruvön och Skoghall jämte farlederna till dessa har emellertid ett större vattendjup. De allmänna hamnarna i Karlstad och Lidköping kan till relativt begränsade kostnader öka djupgåendet. Räknat efter 1969 års trafikvolym faller ca 65 % av den totala godsvolymen på nu nämnda fyra hamnplatser jämte hamnarna vid kanalen. År 1975 bör andelen ha stigit till 70 %.

Med hänsyn till angivna förhållanden har verket även undersökt ett alternativ avseende en genomgående fördjupning av Trollhätte kanal till 5,3 m djupgående, vilket motsvarar gränsen för det tillgängliga djupet i slussarna. De relativt begränsade åtgärder som krävs för en sådan ytterligare utbyggnad ökar kostnaderna med 7 milj. kr. till 45 milj. kr. Av beloppet avser ca 3 milj. kr. åtgärder för kanalledens anslutning i Väneren och fördjupningsarbeten i Göteborgs hamn.

En planerad motorvägsbro vid Trollhättan kommer att medföra viss omläggning av farleden i kanalen. Bron kräver i stort sett samma farledsomläggning även om kanalen inte byggs ut men nyttotrafiken blir kvar. Kostnaden för farledsomläggningen, som preliminärt angetts till 5 milj. kr., kommer att belasta motorvägsprojektet och ingår därmed inte i de nämnda kostnaderna för kanalutbyggnaden.

I en *ekonomisk utredning* antas att trafiken på kanalen år 1970 kommer att uppgå till 3,93 milj. ton varav 2,75 milj. ton uppgående och 1,18 milj. ton nedgående gods. Av det uppgående godset beräknas oljeprodukterna utgöra 1,70 milj. ton och torrlastgodset 1,05 milj. ton. Av det nedgående godset anges skogsprodukterna — dvs. trävaror, massa och papper — svara för 0,77 milj. ton.

I fråga om *trafikutvecklingen* fram till år 1975 framhålls att Billeruds- och Uddeholmskoncernernas planer blir av stor vikt. De båda företagen beräknas år 1975 tillsammans svara för över 30 % av den totala trafikvolymen på kanalen. Företagen räknar med en mycket stark stegring av utlastningen av skogsprodukter med tyngdpunkten på papper och en däremot svarande ökning av införseln av eldningsolja och råvaror. Förutsättningen för att skogsprodukterna skall bli utlastade över vänerhamn är emellertid utbyggnad av kanalen och därtill en förstärkning av isbrytarinsatsen. Annars torde övergång ske till annan transportuppläggning, vilket för kanalens del innebär ett trafikbortfall av minst 1 milj. ton per år.

Vid fortsatt befraktning på kanalen av billeruds- och uddeholmsgodset skulle enligt bedömningen i den ekonomiska utredningen varukvantiteten år 1975 stiga till ca 5,4 milj. ton, varav 3,6 milj. ton uppgående och 1,8 milj. ton nedgående gods. Av det uppgående godset förutsätts 2,2 milj. ton utgöras av oljeprodukter och 1,4 milj. ton av torrlastgods. Av det nedgående godset anges skogsprodukterna komma att svara för nära 1,4 milj. ton. Förutsättningen för att införseln av oljeprodukter skall nå upp till 2,2 milj. ton är att någon rörledning från västkusthamn inte kommer till stånd. Vid ett sådant transportalternativ finns anledning räkna med ett bortfall av 600 000 ton lätta oljeprodukter.

I den ekonomiska utredningen görs beräkningar av *förväntade trafikvinster* för trafikanterna och lönsamheten för kanalverket vid en utbyggnad av Trollhätte kanal inom ramen för nuvarande slus-

sars dimensioner. Härvid har undersökts såväl 5,0 m- som 5,3 m-alternativet. Utbyggnaden förutsätts i båda fallen ske i förening med en ökad isbrytarinsats i Vänern och kanalen i syfte att åstadkomma kontinuerliga skeppningar året runt.

Trafikvinsterna av en utbyggnad hänför sig i första hand till möjligheten att som följd av ett större tillåtet djupgående öka fartygens lastintag. Kanaltrafikutredningen utgick från att den för skogsprodukter optimala fartygstypen för kanalfart inte inom överskådlig tid skulle få ett större djupgående än kanalen f. n. medger. Förutsättningarna har härvidlag ändrats radikalt. De s. k. paragraffartygen — dvs. enheter med en lastförmåga av högst ca 1 300 ton med ett djupgående intill 4 m — anses inte längre lönsamma i de för undersökningen betydelsefullare transportrelationerna. En sådan ändrad bedömning har gjorts inte bara i Sverige utan också i Västtyskland och Holland, dvs. i de tre länder som har större delen av trafiken med fartygen i hithörande storleksklass på svenska hamnar. De angivna fartygen ersätts av enheter i dödviktsklassen 2 500 till 3 500 ton, vilka får en bemanning av ungefär samma storlek som paragraffartygen. Till stor del kan de nya fartygsenheter med hänsyn till längd och bredd utnyttja nuvarande kanal. För en lönsam drift är det emellertid önskvärt att öka djupgåendet. I sammanhanget konstateras att insatsen av större fartyg i utförseln av skogsprodukter är baserad på en starkt rationaliserad godshantering och en koncentration av hamnanlöpen i såväl Vänern som importländerna. Utnyttjandet av större fartyg i den utgående trafiken för med sig att de kvantiteter ingående gods som skeppas i stora laster också ökar.

I utredningen beräknas också trafikvinsterna till följd av att den särskilda kapacitetsbegränsning bortfaller, vilken ligger i att djupgåendet i kanalens övre del — den s. k. Karls grav — reduceras vid lågvatten i Vänern. Vidare uppskattas de trafikvinster vilka följer med de kortare genomfartstider som blir möjliga genom den allmänna höjningen av kanalens standard i samband med utbyggnaden och genom de förbättrade möjligheter till såväl möten som passager av fartyg.

Sammantaget beräknas besparingarna för trafikanterna genom de förbättringar i angivna hänseenden, som utbyggnaden medger, prognosåret 1975 uppgå till 6,4 milj. kr. vid alternativet 5,0 m djupgående och till 9,6 milj. kr. vid alternativet 5,3 m djupgående.

Mot de angivna besparingarna står annuiteterna för investeringarna enligt de båda utbyggnadsalternativen, vilka annuiteter enligt de i utredningen angivna förutsättningarna beräknats till 3,6 milj. kr. vid 5,0 m djupgående och till 4,2 milj. kr. vid 5,3 m djupgående. Sammanställningen av besparingar och merkostnader visar, att en utbyggnad är lönsam och att denna bör inriktas på det något större alternativet. För en merkostnad av 0,6 milj. kr. per år ökar besparingen för trafikanterna med ca 3 milj. kr.

De ökade kapitalkostnaderna torde för kanalförelsen del i huvudsak komma att täckas genom den ökning i godsvolym som kan förutses.

Under åberopande av de angivna utredningarna föreslår statens vattenfallsverk, att Kungl. Maj:t fattar principbeslut om en genomgående kanalförstoring för 5,3 m djupgående fartyg.

Sjöfartsverkets förslag i fråga om en förstärkt isbrytarberedskap i Vänerområdet

Kanalutbyggnaden bör enligt det föregående ske i förening med en förstärkt isbrytarinsats, vilken också förutsatts vid beräkningarna av trafikvolym och lönsamhet. Sjöfartsverket har i enlighet härmed i sin anslagsframställning för budgetåret 1971/72 anmält behov av en för vänerförhållandena specialbyggd isbrytare. Kostnaden har i 1970 års prisläge preliminärt uppskattats till ca 11 milj. kr., vilken kostnad fördelats på två budgetår.

I en den 19 oktober 1970 dagtecknad skrivelse har sjöfartsverket lämnat kompletterande uppgifter i isbrytarfrågan. I sammanhanget konstateras bl. a. följande.

Isbrytning i Väner har hittills tillgodosetts genom inhyrning av isbrytande bogserbåtar. Under den stränga vintern 1969/70 — då dessutom ett ovanligt lågt vattenstånd i Väner orsakade särskilt besvärliga förhållanden — insattes på försök tjänstefartyget Vega för att med sin större bredd och bättre ledningsresurser förbättra isbrytningen. Försöket gav gott resultat och visar att genom insats av fartyg, särskilt konstruerade och byggda för isbrytning, skeppningssäsongen kan avsevärt utökas och att den de flesta vintrar bör kunna pågå året runt.

Det har tidigare ansetts nödvändigt att under viss tid varje år stänga kanalen för att kunna utföra reparations- och underhållsarbeten. Denna stängning har i allmänhet sammanfallit med det av isförhållandena framtvingade seglationsstoppet. Trollhätte kanalverk anser nu att stängning för reparationer och underhåll inte krävs i samma utsträckning som tidigare utan att dessa arbeten i huvudsak kan utföras under pågående seglation.

Tonnageutvecklingen har också gått mot större, isförstärkt och maskinkraftigt tonnage, vilken utveckling avsevärt ökat förutsättningarna för seglation året runt.

Av skrivelsen framgår att kanalen under vintrarna 1964/65—1968/69 i genomsnitt varit stängd 58 dagar per säsong och att isbrytning under samma period pågått i genomsnitt 53 dagar per säsong. Kostnaderna för förhyrning av isbrytande bogserbåtar har uppgått till 0,8—1,0 milj. kr. årligen.

Enligt sjöfartsverket bör för vänersjöfarten anskaffas en modern is-

brytare med stor maskinstyrka och förpropellrar samt med sådana mått, att den utnyttjar dels slussarnas kapacitet i fråga om bredd, dels det djupgående som kanalen efter en utbyggnad medger med marginal för lågvatten. Fartyget bör avses för beredskap och insats i Vänern i första hand under tiden 15 december—30 april. Sjöfartsverket anger i sin skrivelse vissa tänkbara möjligheter att under övrig tid av året finna lämplig sysselsättning för fartyget.

Vänerkommittén

1957 års Vänerkommitté — som är ett samlande organ för olika samhälls- och näringslivsintressen kring Vänern — har i en den 8 oktober 1970 dagtecknad skrivelse understrukt angelägenheten av att en utbyggnad sker av Trollhätte kanal och att en förstärkning kommer till stånd av isbrytarberedskapen inom området.

I skrivelsen framhålls bl. a. att Billeruds AB och Uddeholms AB undersökt förutsättningarna för ett gemensamt transportsystem för exporten av skogsindustriprodukter från företagens anläggningar i Gruvön och Skoghall till hamnar på kontinenten och i England. Under förutsättning att en fördjupning av Trollhätteleden och åretruntsjöfart på Vänern kommer till stånd, kan ett rationellt transportsystem baserat på specialbyggda fartyg byggas upp. Systemet motsvarar de krav som numera ställs av kunderna, när det gäller snabba och regelbundna leveranser. Företagen är beredda att investera avsevärda belopp i nya terminalanläggningar. För det fall en utbyggnad av kanalen och en effektivisering av isbrytningen inte genomförs visar utredningen, att en övergång till total in- och utlastning över västkusthamn allvarligt måste övervägas trots de olägenheter ett sådant alternativ för med sig. Det kvarvarande underlaget för Trollhätte kanal blir väsentligt reducerat och det driftekonomiska resultatet av kanalverksamheten avgjort försämrat.

Vänerkommittén understryker, att de planerade åtgärderna för en rationellare vänernsjöfart har stor betydelse för enskilda exportföretags möjligheter. Det gäller inte bara de båda nämnda skogsbolagen utan även andra företag. Inte minst den nybildade skogsägareföreningen Vänerskog med en växande produktion av sågade trävaror, byggplywood, trähus, papper och massa kommer att dra nytta av de nya förutsättningarna för in- och utskeppning av förnödenheter och färdiga varor.

De planerade åtgärderna öppnar emellertid också ett betydligt bredare perspektiv. Genom anpassning av vänernsjöfarten till ändrade ekonomiska förutsättningar får hela vänernområdet nya möjligheter att åstadkomma en angelägen sysselsättningspolitisk stabilitet och att realisera en vidare regionalpolitisk målsättning.

Departementschefen

I prop. 1969: 122 — vari kanaltrafikutredningens betänkande behandlades — anslöt sig dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet till utredningens principiella bedömningar av de ekonomiska förutsättningarna för att bibehålla trollhätteleden för den kommersiella sjöfarten. Han delade också uppfattningen om det värde för näringslivets fortsatta utveckling inom regionen som denna led hade. För ett ställningstagande till de åtgärder som kunde erfordras för att vidmakthålla och eventuellt utöka ledens kapacitet behövdes emellertid ytterligare teknisk-ekonomiska utredningar i vissa närmare angivna hänseenden. Dessa utredningar utfördes av statens vattenfallsverk i samråd med sjöfartsverket, och resultatet av utredningsarbetet redovisades i oktober 1970.

Statens vattenfallsverk konstaterar att — i motsats till vad kanaltrafikutredningen hävdat — någon mera genomgripande förnyelse av slussanläggningarna i Trollhätte kanal inte är nödvändig. Nuvarande slussar kan sålunda med vissa successiva reparationsåtgärder utöver de normala underhållsarbetena hållas funktionsdugliga och fylla rimliga anspråk på teknisk standard under avsevärd tid framöver. Verket — som bl. a. haft i uppdrag att närmare överväga en utökning av kanalens kapacitet från f. n. 4,6 m till 4,9 à 5,0 m djupgående — har med hänsyn till att slussarna medger passage av fartyg med 5,3 m djupgående även utrett de tekniska och ekonomiska betingelserna för en genomgående fördjupning av kanalen till en sådan kapacitetsgräns. Det konstateras i sammanhanget, att industrihamnarna i Gruvön och Skoghäll jämte farlederna till dem har ett större djupgående och att andra hamnar till relativt begränsade kostnader kan öka djupgåendet. Kostnaderna för de åtgärder som krävs för att utöka kanalen till ca 5,0 m djupgående beräknar verket till ca 38 milj. kr. i 1970 års prisläge. De ytterligare åtgärder som behövs för en utbyggnad till 5,3 m djupgående ökar kostnaderna med 7 milj. kr. till 45 milj. kr. Vid utredningen av de tekniska betingelserna för de båda utbyggnadsalternativen har behovet av rasförebyggande åtgärder beaktats.

Vid sina överväganden av de båda fördjupningsalternativen har vattenfallsverket bedömt den fortsatta trafikutvecklingen, som under vissa förutsättningar beräknas innebära en successiv kraftig ökning av det på kanalen ut- och inskeppade godset. Denna tillväxt bygger bl. a. på förutsättningen att man kan tillgodose de krav som i första hand Billeruds- och Uddeholmskoncernerna framöver kommer att ställa på kanalens kapacitet liksom på isbrytarberedskapen i kanalen och Väneren. Dessa krav sammanhänger i sin tur med de transportsystem — baserade på åretruntskeppningar av skogsindustriprodukter på special-

byggda fartyg med större kapacitet och djupgående — som de båda angivna bolagen avser att tillämpa.

Verket har redovisat en trafikvinstkalkyl, i vilken man sökt uppskatta de årliga besparingar som trafikanterna på kanalen gör vid de båda fördjupningsalternativen (5,0 och 5,3 m) och ställt dessa besparingar mot de kapitaltjänstkostnader som följer med de båda alternativen. Kalkylen tyder på att trafikanternas årliga besparingar vid 5,3 m-alternativet blir ca 10 milj. kr. — vilket är drygt 3 milj. kr. mer än vid 5,0 m-alternativet — och att denna större besparing uppnås till en begränsad kapitaltjänstmerkostnad av ca 0,6 milj. kr.

Vid de i det föregående redovisade beräkningarna av trafikvolym och lönsamhet har förutsatts en förstärkt isbrytarberedskap. För att belysa i vilken utsträckning det kan anses motiverat att komplettera investeringarna i en kanalutbyggnad med en förstärkt insats av isbrytare har inom kommunikationsdepartementet — i anslutning till beredningen av utbyggnadsfrågan — en särskild analys gjorts av lönsamheten av seglation året runt på Trollhätte kanal och Vänern. Lönsamheten har därvid bedömts som en från kanalutbyggnaden skild fråga. Analysen tyder på att trafikanternas besparingar blir betydande och att de påtagligt överstiger kostnaderna för den förstärkta isbrytarinsatsen. I sammanhanget kan hänvisas till de fördelar som följer med en sådan i form av en jämnare fördelning av godsomsättningen under året och därmed ett effektivare utnyttjande av fartygen, kortare gångtider och minskad lagerhållning, vidare bättre utnyttjande av hamnarnas resurser i vad gäller såväl kajer, kranar och andra anläggningar som arbetskraft.

Vid beräkningen av godsunderlaget för den fortsatta kanaltrafiken har i prognoserna stor vikt tillmätts de ökade mängder skogsindustriprodukter som enligt de berörda skogsindustrierna avses befraktas på kanalen. Skogsindustriernas beräkningar bygger emellertid såsom nämnts på förutsättningen att en fördjupning av kanalen och en förstärkning av isbrytarberedskapen kommer till stånd. Om åtgärder med sikte härpå ej vidtas, kan alternativa transportlösningar ifrågakomma, som innebär att berörda skogsindustriers transportbehov helt eller delvis får tillgodoses på järnväg eller landsväg över kusthamn.

Vid övervägandena av kanalutbyggnaden har inom kommunikationsdepartementet en jämförande beräkning gjorts — i 1970 års prisläge — av de samhällsekonomiska kostnader som följer med å ena sidan en utbyggnad av kanalen till 5,3 m djupgående i förening med en förstärkt isbrytarberedskap (kanalalternativet) och å andra sidan — med en i huvudsak outbyggd kanal — en partiell övergång till landtransport över kusthamn (västkustalternativet). I senare fallet har i första hand en övergång till landtransport förutsatts i fråga om skogsprodukter, men även visst annat in- och utgående gods har bedömts

övergå till sådan transportform. I kalkylen — som innefattar såväl statliga som kommunala och berörda företags kostnader — har medräknats kapitalkostnader i kanalalternativet för kanalutbyggnad, anskaffning av isbrytare och frakttonnage, farledsarbeten i Vänern, anläggning av inlandsterminaler etc. och i västkustalternativet för bl. a. frakttonnage, terminaler i inland och kusthamn samt landtransport. Vidare har medräknats de driftkostnader som i de båda alternativen sammanhänger med sjöfart, godshantering, isbrytning, kanaldrift och landtransportmedel. Vid de i kalkylen gjorda antagandena i fråga om avskrivningstider och kalkylränta visar jämförelsen, att årskostnaden för västkustalternativet är ca 11 milj. kr. högre än för kanalalternativet. Med hänsyn till vissa förhållanden kan skillnaden på viss sikt antas öka.

Som resultat av mina överväganden av bl. a. angivna utredningar och beräkningar — vilka överväganden med hänsyn till de näringspolitiska aspekterna skett i samråd med chefen för industridepartementet — har jag ansett mig böra förorda en snar utbyggnad av Trollhätte kanal och en förstärkning av isbrytarberedskapen i vänernområdet. I valet mellan de båda fördjupningsalternativen — 5,0 resp. 5,3 m djupgående — har jag stannat för det senare med hänsyn till de samhällsekonomiska och företagsmässiga vinster som kan uppnås vid ett sådant större djupgående till en relativt begränsad merkostnad.

En sådan satsning kommer utan tvekan att få stor närings- och regionalpolitisk betydelse. Vänernområdet ges sålunda näringspolitiskt förbättrade möjligheter att hävda sig, och en bättre regional balans kommer att skapas i förhållande till den expansiva västkusten. Jag tänker i sammanhanget också på att man inom näringslivet i Värmland under senare år haft sysselsättningsproblem på en del orter. Genom kraftiga lokaliseringspolitiska insatser har problemen kunnat begränsas. De nu förordade åtgärderna på transportsidan bör ge ytterligare stimulans i fråga om sysselsättningen.

Kanalfördjupningen innebär, att i vänernområdet effektivt kan utnyttjas fartyg i 2 500- à 3 500-tonsklassen. Genom kanal- och isbrytarinvesteringarna bör området få lägre in- och utgående frakter för huvuddelen av det gods som nu transporteras sjöledes, dvs. i första hand skogsprodukter, spannmål, mineraloljeprodukter, malm och tackjärn. Den ökade isbrytarinsatsen skapar möjligheter till kontinuerliga skeppningar året runt, vilket är en förutsättning för konkurrenskraftiga transportsystemlösningar för skogsindustrin i fråga om papper, massa och trävaror. Härigenom ges vänernområdet möjlighet att fortsätta som ett av landets centra för skogsindustriell verksamhet med de positiva verkningar detta också får för skogsproduktionen. Sjöfart året runt sänker vidare lagringskostnaderna för inte minst mineraloljeprodukterna, vilket också bör komma hushållen till godo.

I fråga om den skogsindustriella sidan har i samband med den slutliga beredningen av utbyggnadsfrågan kontakter ägt rum med Billeruds- och Uddeholmsföretagen. Dessa har uttryckligt förklarat, att de — under förutsättning att den angivna kanalutbyggnaden och förstärkningen av isbrytarberedskapen kommer till stånd — kommer att för sina utgående skogsindustriprodukter bygga upp ett transportsystem som i allt väsentligt är baserat på åretruntrafik över Väneren och Trollhätte kanal. Företagen har också förklarat, att de avser att för transporter till företagens anläggningar i vänerområdet av sådana varor som lämpar sig för sjötransport i all möjlig mån utnyttja kanalen.

Kanalfördjupningen får med hänsyn härtill som följd en utbyggnad och rationalisering av hamnanordningarna i Karlstadsregionen. Specialfartyg kommer att uppehålla täta förbindelser med avnämaren i nordsjöområdet. Detta sjötransportsystem lär komma även andra avlastare än Billeruds- och Uddeholmskoncernerna till godo och därmed bli en positiv utvecklingsfaktor för den berörda industrin inom området.

I fråga om transporter av mineraloljeprodukter och andra miljöfarliga ämnen kommer liksom hittills skyddsåtgärder att vidtas som säkrar en fullgod beredskap.

Kanalutbyggnaden torde — under vissa förutsättningar i fråga om uppläggnings- och projekteringsarbetet — kunna inledas i början av år 1972. Det gäller i första hand sprängningsarbetena i den s. k. Karls grav, vilka arbeten lämpligen utförs under tid då kanalen normalt är stängd. Tidsplanen för arbetena i övrigt är delvis beroende av erforderliga tillstånd av vattendomstolen. Det torde emellertid vara rimligt att räkna med att arbetena kan slutföras under senhösten 1974. Under större delen av de tre åren kommer i runt tal 150 man att sysselsättas med kanalarbetena.

Totalkostnaden för en fördjupning av kanalen enligt 5,3 m-alternativet har enligt det föregående uppskattats till 45 milj. kr. i 1970 års prisläge. Med hänsyn till de gjorda antagandena i fråga om arbetenas igångsättande och avslutande torde av totalkostnaden 5 milj. kr. komma att belöpa på budgetåret 1971/72, 14 milj. kr. på budgetåret 1972/73 och återstoden fördela sig på budgetåren 1973/74 och 1974/75. I fråga om det belopp som faller på innevarande budgetår kommer enligt vad jag erfarit chefen för industridepartementet att senare i höst anmäla frågan om anvisning av erforderliga medel under statens vattenfallsverks fond på tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1971/72.

Behovet av en förstärkt isbrytarberedskap bör enligt sjöfartsverket tillgodoses med en för vänerförhållandena specialbyggd isbrytare. Kostnaden för en sådan har av verket preliminärt angivits till 11 milj. kr. i 1970 års prisläge, vilken kostnad — under förutsättning att en beställning läggs ut under första hälften av år 1972 — i huvudsak skulle fördela sig på budgetåren 1972/73 och 1973/74. Under innevarande bud-

getår torde medelsbehovet komma att begränsa sig till högst 1 milj. kr. avseende i första hand projekteringsarbetena.

Jag föreslår, att Kungl. Maj:t hos riksdagen hemställer om bemyndigande att anskaffa en lämplig isbrytare. Det synes mig inte nödvändigt att i anledning härav för innevarande budgetår begära någon ökning av det för bl. a. isbrytarmateriel disponerade investeringsanslaget till Sjöfartsmateriel m. m. Medelsbehovet kan sålunda tillgodoses genom en motsvarande vidgning av investeringsramen.

För att möjliggöra ett effektivt utnyttjande av en sådan isbrytare avser jag att i annat sammanhang föreslå Kungl. Maj:t att ge sjöfartsverket i uppdrag att närmare överväga förutsättningarna för att — under tid då isbrytning ej pågår inom området — utnyttja isbrytaren för annat lämpligt ändamål. Bl. a. synes böra övervägas möjligheten att låta isbrytaren — genom lämpligt hyresarrangemang — även tjäna som tjänstefartyg på Vänern.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t föreslår riksdagen att

- 1) godkänna en utbyggnad av Trollhätte kanal i enlighet med vad jag förordat i det föregående,
- 2) bemyndiga Kungl. Maj:t att beställa en för förhållandena i Vänern avpassad isbrytare.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Britta Gyllensten

