

Trafikutskottets betänkande**1976/77: 22****med anledning av propositionen 1976/77: 66 om upprustning av Göta kanal, m. m. jämte motioner****Propositionen**

I propositionen 1976/77: 66 har regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen att godkänna de riktlinjer för upprustning av Göta kanal, m. m. som i propositionen förordats.

I propositionen förklarar sig regeringen beredd att svara för en snabb och genomgripande upprustning av hela Göta kanal, såväl västgöta- som östgötaleden, till en beräknad kostnad av 45 milj. kr., under förutsättning att en godtagbar överenskommelse kan träffas med de nuvarande huvudmännen om den fortsatta driften av kanalen.

Frågan om en utbyggnad av västgötaleden för att kunna ta emot större lastfartyg har behandlats av flera utredningar. I propositionen konstateras att en utbyggnad i dagens läge har visat sig kräva så stora resursinsatser, att dessa, vid en jämförelse med andra investeringar, inte står i rimlig proportion till den samhällsekonomiska nytta som utbyggnaden skulle ge.

Genom att i stället satsa på en upprustning vill regeringen slå vakt om de värden som kanalen har som byggnadsminnesmärke och turistled.

Motionerna*Motioner väckta under allmänna motionstiden 1977*

I motionen 1976/77: 202 av herr Jansson m. fl. (s) föreslås att riksdagen hos regeringen hemställer om att staten medverkar till att finna andra användningsområden för olönsamma fraktfartyg på Göta kanal och därigenom håller vederbörande skeppare skadeslösa.

I motionen 1976/77: 799 av fru André m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om förslag angående

1. utbyggnad av Göta kanals västgötadel till 4,2 meters djup,
2. slopande av kanalavgifter för godstrafik,
3. förbättrade finansieringsvillkor vid fartygsinvesteringar.

Motioner väckta med anledning av propositionen 1976/77: 66

I motionen 1976/77: 1451 av herr Signell m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar att ge regeringen till känna vad som i motionen har framhållits angående gästhamnar för fritidsbåtar längs Göta kanal.

I motionen 1976/77: 1459 av herr Jansson m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar

1. att staten bör ta på sig ansvaret för den framtida driften av Göta kanal efter genomförandet av den i propositionen föreslagna upprustningen,

2. att ett statligt övertagande av Göta kanalbolags tillgångar skall gälla samtliga bolagets tillgångar, även de skogsegendomar som köpts för tidigare vinstmedel.

I motionen 1976/77: 1484 av herr Werner m. fl. (vpk) föreslås

1. att riksdagen beslutar om utbyggnad av Göta kanals västgötadel enligt alternativet 1 500 à 1 600 ton lastförmåga,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att en utbyggnad av Göta kanals östgötadel snarast bör komma till stånd,

3. att riksdagen uttalar sig för statligt huvudmannaskap för Göta kanal och att all kanalbolaget tillhörig egendom bör övergå i statlig ägo.

Remissyttrandena

Över motionen 1976/77: 202 har utskottet inhämtat yttranden från Chefen för marinen, Göta Kanalbolag och Rederiföreningen för Mindre Fartyg. Se bilaga till detta betänkande.

Utskottet

I propositionen erinras inledningsvis om de utredningar som av kanaltrafikutredningen och sjöfartsverket tidigare verkställts beträffande Göta kanals upprustning och utbyggnad samt om vissa av riksdagen gjorda uttalanden härom. Särskilt tillkallad utredningsman har därefter avgivit betänkandet (Ds K 1973: 1) Upprustning av Göta kanal och — som följd av riksdagens begäran om ytterligare prövning av frågan — betänkandet (Ds K 1975: 3) Utredning om utbyggnad av Göta kanals västgötaled.

I sistnämnda utredning diskuteras olika alternativ för den framtida lasttrafiken på Göta kanals västgötaled. Ett alternativ är att bygga ut kanalen så att den blir tillgänglig för samma fartyg som numera kan trafikera Trollhätte kanal, dvs. fartyg med ett djupgående intill 5,3 m och med en största längd av 88 m och bredd av 13 m. Detta alternativ beräknas kosta 370 milj. kr. i 1974 års prisläge.

Utredningsmannen har främst uppehållit sig vid det på sin tid inom kanaltrafikutredningen studerade utbyggnadsalternativet som senare har blivit närmare utformat och kostnadsberäknat av sjöfartsverket. Utbyggnaden är anpassad för fartyg med en största längd av 70 m och bredd av 10 m. I fråga om djupgående har utredningen diskuterat dels sjöfartsverkets alternativ med 3,8 m, dels ett alternativ med 4,2 m. Det

större djupet enligt det senare alternativet tillåter en snabbare genomfart av de konstbyggda sträckorna. Vid lägre fart går det i stället att öka fartygens lastförmåga. Utredningen räknar med att för leden specialbyggda fartyg kan få en lastförmåga med den lägre farten av 1 500 à 1 600 ton. Kostnaden för en utbyggnad för 4,2 m djupgående beräknas till 150 milj. kr. i 1974 års prisläge.

Efter bl. a. ingående diskussioner om möjliga godskvantiteter och transportkostnadsbesparingar och efter prövning av olika samhällssekonomiska effekter av en utbyggnad — såsom inverkan på sysselsättning, lokalisering, vägtransporter, drivmedelsförbrukning, trafiksäkerhet, miljö, försvarsberedskap och turism — kommer utredningsmannen fram till att en utbyggnad inte kan motiveras vare sig från företagsekonomiska eller samhällssekonomiska synpunkter. I stället föreslås, i likhet med tidigare, upprustning av kanalen — inkl. elektrifiering av slussarna på västgötaleden — till en beräknad kostnad av ca 33 milj. kr. i 1974 års prisläge.

Föredragande departementschefen berör till en början de allmänna förutsättningar som han anser bör vara uppfyllda vid investeringar inom transportsektorn. Investeringarna inom denna sektor är ofta mycket omfattande och binder därmed stora samhälleliga resurser. Genom att investeringarna är långsiktiga och i påtaglig grad kan påverka den framtida trafik- och samhällsutvecklingen anses det angeläget att de blir noggrant prövade.

Man måste enligt föredraganden ha en helhetssyn på investeringarna inom transportsektorn. En kanalutbyggnad kan alltså inte ses isolerad från annan investeringsverksamhet i transportsystemet. Investeringarna skall medverka till att vi får en trafik i samverkan, där effektiva transportlösningar kan erbjudas, som svarar mot såväl näringslivets som samhällets krav.

Efter en ingående redogörelse för olika på frågan inverkan omständigheter konstaterar föredraganden sammanfattningsvis att — med de bedömningar som f. n. kan göras — det inte nu är motiverat med en utbyggnad av Göta kanals västgötaled. Ett avgörande skäl anges därvid vara att en utbyggnad i dagens läge har visat sig kräva så stora resursinsatser — motsvarande det minst omfattande alternativet ca 200 milj. kr. — att dessa, vid en jämförelse med andra investeringar, inte står i rimlig proportion till den samhällsekonomiska nytta som utbyggnaden skulle ge. En utbyggnad kan dock vara berättigad längre fram om förutsättningarna härför påtagligt skulle ändras. Sådana ändrade förutsättningar är enligt föredragandens mening på sikt inte uteslutna med hänsyn till den utveckling som kontinuerligt sker inom transportområdet.

Frågan om en sådan eventuell framtida trafik och vilken utbyggnad av västgötaleden och framför allt kommunala investeringar i hamnar

som därvid skulle krävas på sikt bör enligt föredraganden prövas på regional nivå. Det anses därvid närmast böra ankomma på de berörda landstingen och kommunerna att ta initiativ till kompletterande utredningar om intresse härför finns. Det anses också i ett sådant sammanhang finnas anledning att på motsvarande sätt — i den mån ett regionalt intresse föreligger — se över förutsättningarna för en utbyggnad även av östgötaleden.

Föredraganden finner vidare att Göta kanal i sin helhet har ett så stort värde ur framför allt turist- och miljösynpunkt att en snabb upprustning av såväl östgöta- som västgötaleden är angelägen.

Kostnaderna för en sådan upprustning har av utredningsmannen som tidigare nämnts beräknats till 33 milj. kr. i 1974 års prisläge. Vid en förnyad inspektion av kanalens tillstånd samt uppdatering av kostnadsberäkningarna, som har gjorts av sjöfartsverket, har kostnaderna beräknats till 45 milj. kr. i 1977 års prisläge.

Inte heller utskottet har — med beaktande av anförda förhållanden — funnit sig kunna tillstyrka att en utbyggnad av västgötaleden i nuvarande läge sker. Genom den av föredraganden föreslagna upprustningen av kanalen samt den anvisade ordningen för fortsatta överväganden på regional nivå bevaras dock handlingsfriheten därest en annan bedömning i frågan framdeles skulle visa sig motiverad. Utskottet fäster stort avseende vid att så sker.

Utskottet tillstyrker vidare förslaget om upprustning av kanalen i dess helhet och konstaterar med tillfredsställelse att sjöfartsverket redan meddelats härför erforderligt projekteringsuppdrag. Sysselsättningen genom arbetena med upprustningen har enligt propositionen preliminärt beräknats till ca 2 300 man-månader. Detta skulle innebära en sysselsättning av nära 100 man under åtta månader per år om upprustningen sker under en treårsperiod. Arbetena skulle vidare — under förutsättning att en för samhället godtagbar överenskommelse kan träffas om den fortsatta driften av kanalen — kunna sättas i gång redan i höst som beredskapsarbete med förtur.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker motionerna 1976/77: 799 om utbyggnad av Göta kanal, m. m. (yrkandena 1—3) och 1976/77: 1484 i vad den (yrkandena 1 och 2) avser dels beslut av riksdagen om en utbyggnad av Göta kanals västgötadel, dels uttalande från riksdagens sida om en utbyggnad av kanalens östgötadel.

I motionen 1976/77: 1451 yrkas att riksdagen ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av gästhamnar för fritidsbåtar längs Göta kanal.

Utskottet vill med anledning härav erinra om att redan i det år 1973 avgivna betänkandet om upprustning av Göta kanal framhölls att bestridandet av kostnader för godtagbara hamn- och serviceanläggningar utefter kanalen torde vara en rent primärkommunal angelägenhet. Ut-

skottet, som ansluter sig till denna uppfattning, finner det för sin del lämpligt att uppkommande frågor härom tas upp vid de överläggningar på regional nivå som förutsatts ske beträffande kanalens fortsatta drift och eventuella utbyggnad — för att om förhållandena i övrigt så medger kunna beaktas vid projekteringsarbetet. I sammanhanget må också erinras om de möjligheter som i princip föreligger att från det under jordbruksdepartementets huvudtitel upptagna anläggningsstödet för idrotten erhålla bidrag för byggande av bl. a. gästhamnar.

Utskottet finner under hänvisning till det anförda någon särskild åtgärd från riksdagens sida med anledning av motionen ej påkallad.

Av propositionen framgår vidare att Göta kanalbolag har förklarat sig vilja frånträda ansvaret för kanalens fortsatta drift och till staten överlämna kanalaneläggningen med tillhörande tjänstebostäder samt viss del av övriga tillgångar m. m.

Det påpekas i sammanhanget att staten i samband med att Göta kanal byggdes i början av 1800-talet donerade stora skogsområden till företaget, för att man med hjälp av skogsinkomster skulle kunna driva och underhålla kanalen. År 1961 överläts börsnoterade aktier m. m. som förvärvats av Göta kanalbolag med vinstmedel till ett för ändamålet bildat investmentbolag — Göta kanalbolags intressenter AB — som i dag äger praktiskt taget alla aktier i kanalbolaget. Utöver att vinstmedel placerats i aktier har vinstmedel genom årens lopp använts för inköp av ytterligare skogsområden. När nu Göta kanalbolag förklarar sig berett att överlämna kanalaneläggningen m. m. till staten utan ersättning inkluderar bolaget i sitt erbjudande inte de skogar som köpts med vinstmedel och vilkas avkastning är avgörande för den nuvarande ekonomin i företaget.

En särskild utredare skall enligt propositionen tillkallas för att — i samråd med bl. a. berörda landsting — överväga frågan om huvudmannaskap för drift av Göta kanal och att i anslutning härtill förhandla med berörda intressenter.

Med anledning av föredragandens uttalanden i denna del har motionsledes vissa yrkanden framställts. Sålunda hemställs i motionen 1976/77: 1459 att riksdagen beslutar att staten skall ta på sig ansvaret för den framtida driften av Göta kanal efter genomförandet av den föreslagna upprustningen. Motionärerna anser vidare att ett statligt övertagande av kanalbolagets tillgångar skall gälla samtliga tillgångar och alltså även omfatta de skogsegendomar som köpts för tidigare vinstmedel. Yrkanden av samma innebörd som de nu nämnda återfinns i motionen 1976/77: 1484 (yrkandet 3).

Utskottet finner för sin del den i propositionen föreslagna ordningen för överväganden rörande frågan om huvudmannaskapet för driften av Göta kanal lämplig. Ett helt statligt övertagande av kanalen eller i vart fall det ekonomiska ansvaret för densamma bör därvid vara en rikt-

punkt. Såsom i de båda sistnämnda motionerna föreslagits bör vidare de aviserade förhandlingarna med berörda intressenter syfta till ett övertagande av kanalbolaget i dess helhet inkl. de förut nämnda skogsområdena, som ju dock förvärvats med överskottsmedel från kanlrörelsen.

Vid prövningen av härmed sammanhängande frågor synes särskilt böra beaktas konsekvenserna — för kanlrörelsens ekonomi och bolagets förmåga till fullgörande av underhållsplikten — av det överförande av vinstmedel m. m. till det särskilda investmentbolaget som skedde år 1961. Härvid avses främst det ackumulerade och kostnadskrävande underhållsbehov som — såvitt utskottet kan bedöma — blivit en följd härav. Utskottet förutsätter därför att spörsmålen härom ingående och omsorgsfullt prövas i syfte att uppnå en för det allmänna ur såväl ekonomiska synpunkter som eljest godtagbar uppgörelse i frågan.

Vad utskottet nu anfört och som i det närmaste innebär ett tillgodosende av berörda motionsyrkanden bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Propositionens förslag i övrigt har inte gett utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

I motionen 1976/77: 202 yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om att staten medverkar till att finna andra användningsområden för olönsamma fraktfartyg på Göta kanal och därigenom håller vederbörande skeppare skadeslösa. Motionärerna har därvid framhållit att en tänkbar lösning vore att marinen övertog fartygen för att användas som beredskapsfartyg.

I kanalbolagets yttrande över motionen framhålls bl. a. att det är ostridigt att utredandet under ett tjugotal år vållat stor osäkerhet om framtiden både för bolaget, de anställda och de skeppare som trafikerat kanalen. De tidigare avsevärda godsmängderna har undan för undan minskat. De förväntades sjunka till ca 10 000 ton under år 1976 men uppgick i verkligheten endast till 6 700 ton. Under detta år trafikerade bara fyra lastfartyg kanalen med tillhoppa 29 laster. Givetvis har detta drabbat berörda skeppare hårt men det anses samtidigt stå klart att skulle kanalen i stället byggas ut till tidsenliga dimensioner hade dessa fartyg ej heller där kunnat göra sig gällande.

Rederiföreningen för mindre fartyg erinrar om att fartygen i dagens läge saknar lönsam sysselsättning. Föreningen finner det angeläget att ägarna av dessa återstående fartyg hålls skadeslösa och att ersättningen till dem inkluderas i upprustnings- och omställningskostnaderna för Göta kanal. Föreningen tillstyrker vidare att fartygen överlämnas till marinen att användas för beredskapsändamål.

Chefen för marinen, som i ärendet inhämtat yttrande från försvarets materielverk, erinrar om att bl. a. de nu aktuella tre fartygen genom fartygsuttagningskommissionen är tilldelade marinen i händelse av krig och därvid avsedda att användas som förrådsfartyg för marina förbands- och underhållstjänst. Detta kommer att kräva vissa ombyggnads-

åtgärder avseende främst komplettering av sådana lastnings- och lossningsanordningar som fartygen i nuläget saknar. Chefen för marinen säger sig vidare har översiktligt analyserat tänkbara användningsområden för fartygen i fred. I första hand skulle fartygen därvid nyttjas för olika slag av transporter inom örlogsbaser och kustartilleriförsvar och i andra hand som underhållsfartyg för fredsrustade fartygsförband varvid viss verkstadskapacitet skulle tillföras. Båda användningsområdena kräver vissa kompletteringar i utrustningen, inkl. relativt omfattande elektriska installationer. Med hänsyn till det ytterligt pressade ekonomiska läget för marinen, där avsevärda besparingar krävs inom fredsverksamheten i dess helhet, konstateras med beklagande att ett fredsutnyttjande av ifrågavarande fartyg inte är möjligt ens om fartygen tilldelas utan kostnad. Om det skulle beslutas att marinen tillförs fartygen måste de läggas upp. Chefen för marinen säger sig slutligen ha full förståelse för det förslag motionärerna framlägger, men finner efter genomförd granskning att möjligheterna att tillgodose förslaget vad avser marinen inte är för handen.

Även materielverket avstyrker att fartygen anskaffas eller övertas i fred.

Utskottet har i likhet med chefen för marinen förståelse för den besvärliga situation som för ägarna av här berörda fartyg uppstått genom den i motionen angivna utvecklingen. Med beaktande av de uppgifter som lämnas i yttrandena av materielverket och chefen för marinen har emellertid inte heller utskottet funnit sig berett att biträda motionärernas yrkanden och avstyrker därför motionen i fråga.

Under hänvisning till det anförda hemställer utskottet

1. att riksdagen med anledning av propositionen 1976/77: 66, motionerna 1976/77: 1459 och 1976/77: 1484, yrkandet 3, samt med avslag på motionerna 1976/77: 799 och 1976/77: 1484, yrkandena 1 och 2, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anförts beträffande de i nämnda proposition förordade riktlinjerna för upprustning av Göta kanal, m. m.,
2. att motionen 1976/77: 1451 inte föranleder någon särskild åtgärd från riksdagens sida,
3. att riksdagen avslår motionen 1976/77: 202.

Stockholm den 27 april 1977

På trafikutskottets vägnar
SVEN MELLQVIST

Närvarande: herrar Mellqvist (s), Lothigius (m), Persson i Heden (c), Håkansson i Rönneberga (c), Torwald (c), Rosqvist (s), Zachrisson (s), Östrand (s), Komstedt (m), Johansson i Åmål (s), Johansson i Vrångebäck (m), fru Wohlin-Andersson (c), fru Sandéhn (s), herrar Rejdne (fp) och Norling (s).

Särskilt yttrande

beträffande *kostnaderna* för upprustning av kanalen av herrar Mellqvist, Rosqvist, Zachrisson, Östrand, Johansson i Amål, fru Sandéhn och herr Norling (samtliga s) som anfört:

Frågan om den framtida utformningen av Göta kanal och verksamheten på kanalen har utretts och diskuterats i många år. Ända från det datum när det statliga utredningsarbetet startades har sammanvägningen av alla fakta entydigt visat att en *utbyggnad* av kanalen inte kunnat försvaras från vare sig företagsekonomiska, trafikpolitiska eller samhällsekonomiska synpunkter. Av detta skäl hade det för alla parter, inte minst för de i kanaldriften direkt engagerade, varit av utomordentligt stort värde om riksdagen redan tidigare beslutat i den riktning som trafikutskottets förevarande betänkande är avsett leda fram till.

En *upprustning* av Göta kanal kunde varit genomförd om riksdagen godtagit det förslag som den socialdemokratiska regeringen var beredd att förelägga riksdagen år 1972 på grund av då framlagt utredningsmaterial. Det kan konstateras att det ytterligare uteblivna underhållet av kanalen under de år utredningarna arbetat försatt kanalen i det mycket dåliga skick den i dag befinner sig.

Den upprustning som i dag beräknas kosta 45 milj. kr. beräknades år 1972 kosta mindre än hälften av detta belopp. Dyrbar tid har således gått till spillo under de senare årens utredande som föranletts av motionskrav från riksdagens borgerliga partier och kommunister.

*Bilaga***Yttranden över motionen 1976/77: 202****Chefen för marinen (1977-04-04)**

Chefen för marinen avger härmed begärt yttrande över motion 1976/77: 202 om statens övertagande av fraktfartyg på Göta Kanal. Underlag för yttrandet har inhämtats från Försvarets Materielverk, Huvudavdelningen för marinmateriel (bifogas).

I motionen föreslås att ett antal fraktfartyg från olönsamhetssynpunkt genom statens medverkan bör ges andra användningsområden. Motionärerna anger att "en tänkbar lösning vore att marinen övertog fartygen för att användas som beredskapsfartyg".

Chefen för marinen uppmärksammades under sensommaren 1976 på den akuta problematiken för ett antal fartygsägare av representant för dessa. Bl. a. erhöll Chefen för marinen visst underlag i form av tidigare korrespondens, översiktsritningar, fotografier m. m. avseende de berörda fraktfartygen Svanefjord, Ann och Marita.

Efter fortsatta kontakter mellan Chefen för marinen och fartygsägarnas representant beslöt Chefen för marinen att personal från Marinstaben och Försvarets Materielverk på platsen skulle inspektera nämnda fartyg. Inspektionen ägde rum 1977-01-25. Avsikten härmed var att inhämta ett säkrare underlag för fartygens eventuella fredsutnyttjande i marinen.

Som påpekats i motionen är bl. a. de aktuella tre fartygen genom Fartygsuttagingskommissionen tilldelade marinen i händelse av krig och därvid avsedda att användas som förrådsfartyg för marina förbands bas- och underhållstjänst. Detta kommer att kräva vissa ombyggnadsåtgärder främst avseende komplettering av lastnings- och lossningsanordningar som fartygen i nuläget saknar.

Chefen för marinen har översiktligt analyserat tänkbara användningsområden för fartygen i fred. I första hand skulle ett utnyttjande vara aktuellt för olika slag av transporter inom Örlogsbaser och Kustartilleriförsvar och i andra hand som underhållsfartyg för fredsrustade fartygsförband varvid viss verkstadskapacitet skulle tillföras. Båda användningsområdena kräver vissa kompletteringar i utrustningen inklusive relativt omfattande elektriska installationer.

För att utnyttja fartygen i fred tillkommer såväl vissa iståndsättningskostnader utöver ovan nämnda kompletteringar som drift- och underhållskostnader. Iståndsättning erfordras bl. a. beträffande skrovet (främst Marita), maskin- och elektroanläggningarna (främst Marita och till del Ann) och förläggningstrymmena inklusive hygien- och förplägnadsanordningar. Beträffande drift och underhåll bedöms erfarenhetsmässigt med hänsyn till fartygens höga ålder främst underhållskostnaderna bli förhållandevis höga. Eftersom fartygen endast inspekterats stillaliggande vid kaj och varken kunnat bottenbesiktigas eller genomgås under gång är bedömningen i angivna hänseenden behäftad med osäkerhet. Någon uppskattning av kostnaderna härvidlag har ej heller kunnat göras.

Med hänsyn till det ytterligt pressade ekonomiska läget för marinen där avsevärda besparingar krävs inom fredsverksamheten i sin helhet, måste Chefen för marinen med beklagande konstatera att ett fredsutnyttjande av ifrågakvarande fartyg inte är möjligt ens om fartygen tilldelas utan kostnad. Om det skulle beslutas att marinen tillförs fartygen måste de läggas upp.

Chefen för marinen har genom det arbete som nedlagts i denna fråga och med de kontakter som erhållits full förståelse för det förslag motionärerna framlägger, men finner efter genomförd granskning att möjligheterna att tillgodose förslaget vad avser marinen inte är för handen.

Bilaga till chefsens för marinen yttrande från Försvarets materielverk, Huvudavdelningen för marinmateriel.

I motionen föreslås att marinen eventuellt skall överta tre för Göta Kanal-fart specialbyggda lastmotorfartyg, Svanefjord, Ann och Marita.

På begäran under hand från Chefen för marinen har Försvarets Materielverk låtit inspektera de tre fartygen, som låg upplagda i Sjötorp och Lidköping. Fartygen är 65, 98 respektive 69 år gamla, men är sjövärdighetsbesiktigade för "Stor kustfart" av Fartygsinspektionen i Karlstad.

Även om fartygen har motorer, som är relativt moderna (installerade 1971, 1972 respektive 1973), är maskin- och elektroanläggningarna i sin helhet på Ann och särskilt på Marita av äldre datum och i mindre god kondition.

Skroven kunde, med fartygen liggande i sjön, endast besiktigas invändigt, men antas på grund av fartygens höga ålder komma att kräva stora underhållskostnader. Även om fartygen skulle läggas i materielberedskap 2, kommer de att innebära en belastning på marinens underhållsmedel.

Ombyggnad för fredsutnyttjande i marinen bedöms kräva avsevärda insatser, beroende på för vilken verksamhet de skulle iordningställas.

Materielverket avstyrker att fartygen anskaffas/övertas i fred.

Göta Kanalbolag (1977-03-28)

Efter att ha tagit del av motionen i fråga får Kanalbolaget härmed avge följande yttrande:

Det är ostridigt att utredandet under ett tjugotal år har vållat stor osäkerhet om framtiden både för Kanalbolaget, de anställda och de skeppare som trafikerat kanalen. Givetvis har detta även inneburit att de trafikanter som tidigare utnyttjat kanalen för godstransporter tvekat att satsa på sjötransporter eftersom det länge stått klart för berörda parter att godstransporter med kanalens nuvarande dimensioner dvs. max. ca 250 ton i längden icke kan vara ekonomiskt lönsamma. Flertalet skeppare har även insett detta och upphört med sin verksamhet, åtminstone på Göta Kanal.

De tidigare avsevärda godsmängderna har undan för undan minskat. De förväntades sjunka till ca 10 000 ton under 1976 men uppgick i verkligheten endast till 6 700 ton. Under detta år trafikerade bara 4 lastfartyg kanalen med tillhoppa 29 laster.

Givetvis har detta drabbat dessa skeppare hårt men det torde samtidigt stå klart att skulle kanalen i stället byggas ut till tidsenliga dimensioner hade dessa fartyg ej heller där kunnat göra sig gällande.

Huruvida marinen kan använda ifrågavarande fartyg som beredskapsfartyg undandrar sig helt vår bedömning.

Givetvis har flera andra skeppare än de som håller på in i det sista drabbats av förluster genom det långa utredandet.

Även Kanalbolaget har drabbats hårt av detta trafikbortfall och tvingats begära en begränsning av öppethållandet på västra linjen till 4 mån/år.

Kanalbolaget har inget yrkande i denna fråga.

Rederiföreningen för Mindre Fartyg (1977-03-18)

Föreningen finner ingen anledning att sammanfatta de årslånga utredningarna och de återkommande löften om ett avgörande i positiv riktning vilka invagat skepparna i den tron att de skulle göra en insats för insjöfarten och samtidigt ha en tryggad sysselsättning om de behöll sina fartyg.

I dagens läge saknar fartygen lönsam sysselsättning. Ingen befraktare vill anlita så små fartyg för sina transporter, då initialkostnaderna vid lastning och lossning är nästan lika stora för ett litet fartyg som ett stort. Följaktligen använder man efterfrågeanpassade storlekar inom ramen för vad lastnings- respektive lossningshamnen medger. Kanalen i fullgott skick medgav endast 2,82 meter djupgående.

Rederiföreningen för mindre fartyg finner det angeläget att ägarna av dessa återstående fartyg, vilka troget upprätthållit kanaltrafiken på gång efter annan inte infriade löften, hålls skadeslösa och att ersättningen till dem inkluderas i upprustnings- och omställningskostnaderna för Göta kanal. Föreningen tillstyrker att fartygen överlämnas till marinen att användas för beredskapsändamål.

Rederiföreningen för mindre fartyg anhåller enträget att riksdagen måtte ta sig an denna fråga, då de av motionärerna påpekade ekonomiska svårigheterna i högsta grad är för handen.

