

Regeringens proposition

1976/77: 66

om upprustning av Göta kanal, m. m.;

beslutad den 3 mars 1977

Regeringen föreslår riksdagen att antaga det förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

BO TURESSON

Propositionens huvudsakliga innehåll

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.

Utdrag
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1977-03-03

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Bohman, Ahlmark, Romanus, Turesson, Gustavsson, Mogård, Olsson, Åsling, Söder, Troedsson, Mundebo, Krönmark, Burenstam Linder, Wikström, Johansson, Friggebo

Föredragande: statsrådet Turesson

Proposition om upprustning av Göta kanal, m. m.

1 Inledning

År 1972 tillkallades en utredningsman, f. d. landshövdingen Jarl Hjalmarsen, för att utreda vissa frågor beträffande Göta kanal. I februari 1973 avlämnade han betänkandet (Ds K 1973: 1) Upprustning av Göta kanal och i mars 1975 betänkandet (Ds K 1975: 3) Utredning om utbyggnad av Göta kanals västgötaled. Yttranden över det sistnämnda betänkandet har avgetts av överbefälhavaren, statens järnvägar, statens vägverk, sjöfartsverket, länenämnden för den mindre skeppsfarten, statskontoret, riksrevisionsverket, statens naturvårdsverk, överstyrelsen för ekonomiskt försvar, arbetsmarknadsstyrelsen, länsstyrelserna i Östergötlands, Jönköpings, Skaraborgs och Örebro län, Föreningen för inre vattenvägar, Göta kanalbolag, Kusttankers intresseförening, Lantbrukarnas riksförbund, Näringslivets trafikdelegation, Rederiföreningen för mindre fartyg, Svenska hamnförbundet, Svenska turistföreningen, Svenska turisttrafikförbundet, Svenska åkeriförbundet, Sveriges redareförening och Vätterdelegationen.

Arbetsmarknadsstyrelsen har bilagt yttranden från de fyra berörda länsarbetsnämnderna. Länsstyrelsen i Östergötlands län har bilagt yttrande från Motala och Ödeshögs kommuner samt från Östergötlands och Södermanlands handelskammare, länsstyrelsen i Jönköpings län från länsarbetsnämnden samt Jönköpings kommun, länsstyrelsen i Skaraborgs län från Skaraborgs landsting, Hjo kommun, Karlsborgs kommun, Töreboda kommun, Mariestads kommun, Gullspångs kommun, Näringslivskommittén i Skaraborgs län, Thunbolaget och Vänerns hamnförbund och länsstyrelsen i Örebro län från Askersunds kommun, Företagareföreningen, Örebro läns landsting och Handelskammarens näringslivskommitté för Örebro län.

2 Frågans tidigare behandling

Kanaltrafikutredningen

Kanaltrafikutredningen tillsattes år 1961 med uppgift att göra en trafikekonomisk utredning om godstransporterna mellan väner- och vätterområdena samt västkusten. Vad gällde Göta kanals västgötalinje hade utredningen tillgång till av Vätterdelegationen framtagna beräkningar av kostnaden för olika utbyggnadsalternativ. Kostnaden för ett alternativ som skulle medge passage av fartyg med en dödvikt om 1 500 ton på ett djupgående av 4 m, beräknades till 130 milj. kr. i 1963 års penningvärde. Till grund för sina kalkyler lade utredningen emellertid ett mera begränsat utbyggnadsförslag som utarbetats inom utredningen. Förslaget syftade till att göra kanalen tillgänglig för fartyg med en dödvikt upp till ca 1 000 ton. Betydande besparingar bedömdes gå att göra genom enklare slusskonstruktioner m. m. Investeringskostnaden uppskattades till 50 milj. kr. Utredningen fann trots den lägre investeringskostnaden utbyggnaden inte företagsekonomiskt lönsam och förordade i sitt betänkande (SOU 1967: 32) Vänerns och Vätterns förbindelse med västerhavet enbart en modernisering av västgöta- och östgötalinjerna för att Göta kanal skulle fylla funktionen som farled för turist- och småbåtstrafik.

1969 års riksdagsbehandling

I prop. 1969: 122 angående Vänerns och Vätterns förbindelse med västerhavet behandlades kanaltrafikutredningens betänkande. Beträffande Göta kanals västgötaled fann föredragande departementschefen utförda beräkningar visa att en utbyggnad inte skulle bli samhällsekonomiskt lönsam. Departementschefen anförde vidare att kanalens framtida roll i friluftssammanhang från statens sida borde prioriteras och prövas i större sammanhang och i anslutning till bedömningar av det totala stödet till friluftssintressena.

Statsutskottet anförde i sitt utlåtande 1969: 178 med anledning av propositionen och i anslutning därtill väckta motioner följande beträffande Göta kanals västgötadel:

”Det av utredningen och i propositionen framlagda materialet synes onekligen ge vid handen att trafiken på kanalen varken nu eller i framtiden motiverar några investeringar från statens sida för höjande av ledens kapacitet. Visst ytterligare material för bedömningen av denna fråga har emellertid som motionärerna framhåller tillkommit, varjämte vissa av utredningens bedömningar ur skilda synpunkter ansetts kunna ifrågasättas. Frågan om täckningen av uppkommande investeringskostnader för kanalens drivande enbart för turist- och nöjesbåtstrafik samt storleken av de utgifter som torde bli ofrånkomliga även vid ett totalt nedläggande av kanaldriften har inte heller närmare klarlagts. Då viss oklarhet sålunda synes råda i nämnda avseenden ävensom beträffande

utvecklingen i stort av trafiken och dess fördelning på skilda transportmedel m. m. inom närmast berörda områden finner utskottet det angeläget att en ytterligare prövning av härmed sammanhängande frågor kommer till stånd.”

Riksdagen beslöt att som sin mening ge Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört (rskr 1969: 388).

Sjöfartsverkets utredning

I skrivelse den 20 mars 1970 uppdrog Kungl. Maj:t åt sjöfartsverket att i samråd med statens vattenfallsverk se över kanaltrafikutredningens förslag angående Göta kanal i enlighet med vad statsutskottet anfört i sitt utlåtande.

Sjöfartsverket redovisade den 26 augusti 1971 sitt uppdrag. Verket tog upp tre alternativa förslag till åtgärder, antingen utbyggnad av Göta kanals västgötadel, istandsättning av kanalen i sin helhet som fritidsled eller nedläggning av kanaldriften.

Kostnadsberäkningarna för en utbyggnad av västgötadelen grundade sjöfartsverket på en teknisk granskning av det i kanaltrafikutredningens betänkande redovisade begränsade utbyggnadsalternativet. Kanalen förutsattes bli tillgänglig för fartyg med en största längd av 70 m, största bredd av 10 m och ett djupgående av 3,8 m, motsvarande en lastförmåga av drygt 1 000 ton. Vattendjupet i de grävda kanaldelarna skulle öka från 2,97 till 4,3 m och bottenbredden från 14,26 till 18 m. Kanalens relativa standard förutsattes bli oförändrad. Detta innebär att de största fartygen inte kunde hålla högre fart än tre knop utan att få bottenkänning. Sjöfartsverket påpekade att några mera omfattande grundundersökningar inte var gjorda.

Antalet slussar skulle minska från 21 till 7. Lyfthöjderna, mellan 6,2 och 7,3 m, gjorde att de enkla konstruktioner som kanaltrafikutredningen förutsatt inte bedömdes tillräckliga. Av 17 vägbroar berördes 15 av mer eller mindre omfattande ombyggnadsarbeten. Vägverket beräknade broinvesteringarna till 18 milj. kr. Med hänsyn till de nya broarnas högre standard borde enligt sjöfartsverket halva kostnaden falla på vägverket.

De två järnvägsbroarna över leden måste byggas om. Skulle som kanaltrafikutredningen förutsatt trafiken kunna fortgå utan avbrott under perioden maj—september syntes det vidare nödvändigt att bl. a. lägga samtliga nya slussar bredvid den nuvarande kanalen. Kostnaderna för utbyggnaden beräknade sjöfartsverket till 90 milj. kr. i 1970 års penningvärde.

Vattenfallsverket ansåg bl. a. att kanalstandarden borde förbättras så att fartygen kunde hålla en fart av fem knop. Merkostnaderna för de fördjupningar och breddningar som den högre farten skulle kräva uppskattade sjöfartsverket till 15 milj. kr.

Vid en investering om 90 milj. kr. blev den årliga kostnaden inkl. drift och underhåll nära 10 milj. kr. Inkomsterna beräknade sjöfartsverket till 2 milj. kr., vilket betydde ett årligt underskott av ca 8 milj. kr. Bibehölls östgötadelen för turist- och småbåtstrafik tillkom kostnaderna för iståndsättning av denna del, ca 10 milj. kr., samt en årlig underhållskostnad om 300 000 kr.

Alternativet med iståndsättning av hela Göta kanal beräknades kosta totalt ca 19 milj. kr. Årskostnaderna, inkl. kapitalkostnader, beräknade sjöfartsverket till drygt 3 milj. kr. Med avdrag för kanalavgifter och avkastningen av kanalbolagets tillgångar blev underskottet knappt 2 milj. kr.

Alternativet nedläggning av driften av Göta kanal beräknades kosta i återställningsarbeten mellan 1,5 och 2,5 milj. kr., beroende på vilka estetiska krav som kom att ställas efter en nedläggning.

Enligt sjöfartsverkets bedömning var en utbyggnad av västgötadelen klart olönsam. Verket förordade alternativet upprustning och fortsatt drift av kanalen i dess nuvarande utformning.

Utredning om upprustning av Göta kanal

Kungl. Maj:t redovisade sitt ställningstagande till sjöfartsverkets utredning i en promemoria tillhörig statsrådsprotokollet den 26 april 1972, varvid kommunikationsministern fick bemyndigande att tillkalla en sakkunnig med uppgift att utreda vissa frågor beträffande Göta kanal. I promemorian framhölls att samhälleliga intressen talade för åtgärder i syfte att säkra kanalens framtida drift. Kanalen utgjorde utan tvekan ett kulturhistoriskt minnesmärke av stort värde. En nedläggning borde inte komma till stånd. En utbyggnad av västgötadelen var inte motiverad vare sig i ett rent företagsekonomiskt eller i ett vidare samhällsekonomiskt perspektiv. Den sakkunnige fick i uppgift att utreda frågor som hörde samman med kanalens fortsatta drift, organisationsform samt kostnaderna för att täcka årliga underskott m. m. Dessa frågor måste belysas innan det gick att ta slutlig ställning till frågan om en upprustning av kanalen.

I det nämnda betänkandet Upprustning av Göta kanal redovisade den sakkunnige bl. a. följande förslag. Medel för en upprustning av Göta kanal — 19 milj. kr. i 1970 års prisnivå — föreslogs ställda till en särskild allmännyttig stiftelses förfogande. Förvaltningen och driften av kanalen borde även fortsättningsvis Göta kanalbolag svara för. Upprustningen förutsattes ta tio år i anspråk. Del av avkastningen på stiftelsens kapital skulle få utnyttjas för att begränsa underskotten i kanalbolagets rörelse. Landstingen i Östergötlands, Jönköpings, Skaraborgs och Örebro län hade därtill utfäst sig att lämna vissa bidrag. Av allmänna medel skulle bestridas också förvärvet av aktierna i kanalbolaget. Någon överenskommelse om köpesummans storlek hade inte gått att träffa. Den bedömdes dock ligga i storleksordningen 3,8 milj. kr.

Behandling av frågan vid 1972 och 1973 års riksdagar

Vid behandlingen av en motion angående Göta kanal vid 1972 års riksdag uttalade trafikutskottet (TU 1972: 2) att det var angeläget att även ett alternativ med utbyggnad av kanalens västgötadel för trafik med större båtar ingående prövades vid behandlingen av frågan inom Kungl. Maj:ts kansli. Riksdagen gav Kungl. Maj:t som sin mening till känna vad utskottet anfört (rskr 1972: 44).

Med anledning av en motion till 1973 års riksdag om utbyggnad av Göta kanal uttalade trafikutskottet med hänvisning till 1972 års riksdagsbehandling följande i sitt betänkande TU 1973: 2:

”Kungl. Maj:t har sedan dess tillkallat en särskild utredningsman med uppgift att utreda den framtida kanaldriften. I direktiven sägs att en utbyggnad av västgötadeln får anses vara ett orealistiskt företag. Enligt utskottets uppfattning bör emellertid detta alternativ bli föremål för en ingående prövning. En sådan prövning bör ske på ett tidigt stadium för att undvika att handlingsfriheten bindes på grund av tidsnöd när frågan om kanalens framtid skall avgöras. Utskottet tillstyrker därför motionen.”

Riksdagen beslöt, med bifall till motionen, som sin mening ge Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört angående utbyggnad av Göta kanal (rskr 1973: 68).

Genom beslut den 6 september 1973 gav Kungl. Maj:t den sakkunnige utvidgat uppdrag. Frågan om Göta kanals utbyggnad alternativt upprustning skulle göras till föremål för ytterligare prövning och innefatta såväl företagsmässiga som samhällsekonomiska överväganden. I sammanhanget skulle beaktas de återverkningar som en utbyggnad kunde få på alternativa landtransportmedel.

3 Utredningen om utbyggnad av Göta kanals västgötaled

Nuvarande kanal

Göta kanals västgötaled, alltså sträckan mellan Väneren och Vättern, har en total längd av ca 65 km, varav 38 km består av konstbyggda sträckor. Höjdskillnaden mellan Vänerens och Vätterns medelvattenytor utgör ca 44 m och mellan Väneren och kanalens högsta nivå, sjön Viken, 47,5 m. Kanalen tillåter trafik av fartyg med en största längd av 32 m, bredd av 7 m och djupgående av 2,82 m. Detta svarar mot en största dödvikt av knappt 300 ton.

Alternativ för den framtida lasttrafiken

Utredningen diskuterar tre alternativ för den framtida lasttrafiken. Det mest långtgående innebär en utbyggnad till de dimensioner Trollhätte kanal f. n. har, innebärande bl. a. ett möjligt djupgående av 5,3 m. Investeringskostnaden för detta alternativ beräknas till 370 milj. kr. i

1974 års prisläge. Huvudvikten läggs vid det inom kanaltrafikutredningen framförda och senare av sjöfartsverket kostnadsberäknade alternativet, dvs. en för s. k. paragraffartyg i 1 000 tons-klassen anpassad utbyggnad. I fråga om djupgåendet framläggs därvid två underalternativ, nämligen 3,8 resp. 4,2 m. Kostnaderna beräknas till 130 resp. 150 milj. kr. i 1974 års prisläge. Det större djupet tillåter en snabbare genomfart av de konstbyggda sträckorna. Alternativt skulle det bli möjligt att ge för leden specialbyggt tonnage en lastförmåga av 1 500 à 1 600 ton.

Som ett tredje alternativ ser utredningen åtgärder för att stimulera lasttrafiken på en kanal med nuvarande dimensioner. Därvid förutsätts att hela Göta kanal upprustas för en kostnad av ca 33 milj. kr. i 1974 års prisläge inberäknat kostnaden för västgötaledens del av en elektrifiering av slussarnas manövreringsanordningar. Vidare förutsätts borttagande av kanalavgifterna för godstrafiken och förbättrade finansieringsmöjligheter för kanaltonnaget.

Godskvantiteter

Som utgångspunkt för beräkning av de godskvantiteter som är tänkbara för en utbyggd kanal tar utredningen en av näringslivscommitteerna i Östergötlands, Jönköpings, Skaraborgs och Örebro län gjord undersökning från september 1972. I fråga om torrlastgods redovisade undersökningen 18 företag med en sammanlagd godskvantitet om ca 390 000 ton. Vad gällde mineraloljeprodukter kunde enligt undersökningen antas att transporterna blev lika stora som för torrlastgodset.

Utredningen har kontaktat samtliga företag som redovisats i näringslivscommitteernas undersökning. Av den angivna kvantiteten på 390 000 ton bedömer utredningen att ca 170 000 ton inte är aktuellt att fraktas på kanalen på grund av bl. a. att det rör sig om små godskvantiteter, stort avstånd till vätterhamnar samt framfört allt att i flertalet fall företagen inte visat något intresse för kanaltransport. Av resterande 220 000 ton torrlastgods avser ca 170 000 ton enbart fyra företag enligt följande sammanställning.

	in ton	ut
Baskarpsand AB, Habo		15 000
Forsviks skogar, Forsvik		16 500
Hammars glasbruk, Hammar	40 000	
Vieille Montagne, Ämmeberg		100 000
Summa	40 000	131 500

Hammars glasbruk redovisar därtill 25 000 ton ingående oljeprodukter.

Mot bakgrund av tillgänglig produktionsstatistik har utredningen bedömt bl. a. total kvantitet export- och importgods inom vätterområ-

det liksom områdets förbrukning av mineraloljeprodukter. På basis av material från betänkandet (SOU 1970: 57) Olja i rör tar utredningen för år 1980 upp en total kvantitet om ca 1,2 milj. ton petroleumprodukter, varav knappt 0,7 milj. avser den s. k inre zonen, dvs. de kommuner som gränsar till vattenleden. Kvantiteterna, som ligger drygt 40 % över dem som redovisats för år 1970, är dock enligt utredningen att betrakta som maximivärden med hänsyn till åtgärderna i syfte att begränsa den framtida ökningen av energikonsumtionen.

Transportkostnadsberäkningar

Utredningen erinrar om vissa transportgeografiska skillnader mellan vätter- och vänerområdet. Vattenvägen till Vättern är betydligt längre än till Väneren. Räknat från Göteborg är distansen till Jönköping 360 km mot 250 km för hamnarna i norra Väneren. Den höjd som slussarna skall övervinna är ungefär dubbelt så stor vilket medför ökade tidsförluster m. m. Landsvägsavståndet mellan Jönköping och närmaste kusthamn är något mindre än för Karlstad. Därtill kommer att medan upplandet från Karlstad och övriga vänerhamnar huvudsakligen sträcker sig i riktning från kusthamnarna motsatsen gäller för Jönköping och andra hamnplatser vid Vättern. De genomsnittliga avstånden till kusthamn är därför betydligt kortare för vätterområdet än för vänerområdet. Södra vätterområdet ligger därtill mitt emellan ost- och västkust. Vid transport till och från östersjöhamnar minskar sjötransportsträckan starkt vid omlastning i ostkusthamnar som Västervik eller Oskarshamn. Det sydliga läget gynnar vidare utrikestransporter med järnväg eller lastbil till kontinenten via de skånska färjehamnarna. Motala som utgör ett andra centrum för vätterområdet är till övervägande del ostkustorienterat med ett avstånd till Norrköping om endast 95 km.

Utredningen grundar i princip sina transportkostnads kalkyler på ett särkostnadsresonemang. De kostnader som bedöms lika för skilda transportalternativ tas inte med. Kanalavgifterna sätter utredningen till 4 kr. per ton. Självkostnaderna för alternativa transportmedel har erhållits från olika trafikföretag. Självkostnads kalkyler för järnvägstransport har dock inte varit tillgängliga för utredningen, varför i detta fall faktiskt tillämpade frakter i likartade relationer legat till grund för beräkningarna.

I fråga om sligtransporterna från Ämmeberg, beräknade till 100 000 ton år 1980, gör utredningen en jämförelse mellan det f. n. tillämpade systemet med utlastning över vänerhamnen Otterbäcken och skeppning via Göta kanal från Ämmeberg. Med 4 kr. som avgift i den utbyggda västgötaleden blir alternativet med omlastning i Otterbäcken 10 kr. per ton billigare än transport via västgötaleden. Skälet är det större vänerfartygets bättre transportekonomi.

Vid sin genomgång av övrigt torrlastgods anser utred-

ningen att vissa transportkostnadsbesparingar för sågade trävaror från Forsvik, sand och kalksandsten från Baskarp samt soda och kalk till Hammars glasbruk skulle kunna uppnås med en utbyggd kanal. Som alternativ till lastning eller lossning över företagens egna hamnar ställer utredningen i huvudsak omlastning i vänerhamn.

Utredningen redovisar också kalkyler för transport av spannmål från Töreboda till Norge. Bl. a. genom möjligheterna att utnyttja större fartyg vid utlastning i vänerhamn uppstår ingen transportkostnadsbesparing vid utlastning via Göta kanal. Inte heller i fråga om gödningsmedel från Norge finner utredningen anledning att tillgodoräkna kanalutbyggnaden några transportkostnadsbesparingar.

Som potentiellt gods betecknar utredningen massa från Munksjö AB:s fabrik i Aspa. Företaget bedömer emellertid värdet av att utnyttja kanalen som mycket litet med hänsyn till de små sändningsstorlekar det är fråga om.

Som utgångspunkt för transportkostnadsberäkningarna i fråga om mineraloljeprodukter tar utredningen den faktiska sjöfrakten Göteborg—Karlstad, 18 kr. per ton inkl. hamnavgifter. För att svara mot den drygt ett dygn längre rundresetiden vid transport till Jönköping räknas kostnaden upp till 24: 50 kr. per ton. Som alternativ ställer utredningen järnvägstransport i hela tåg Göteborg—Jönköping. Med ledning av de uppgifter som utredningen inhämtat om rabatterade oljefrakter beräknas transportkostnaderna inkl. lastnings- och lossningskostnader till 16 kr. per ton vid en årskvantitet av 300 000 ton. Utredningen tillägger att kanalfrakten överstiger den faktiska järnvägsfrakten även vid jämförelsevis små årskvantiteter. Kanalfarten kan bl. a. till följd av en ca dubbelt så lång transportsträcka inte konkurrera med järnvägen vid transport från Göteborg. Någon kostnadsfördel skulle enligt utredningen kanalutbyggnaden inte heller föra med sig för transporter från Brofjorden.

Med i stort samma kalkylförutsättningar behandlar utredningen oljefransporter till Motalaområdet.

Till skillnad från vad gäller Jönköping förutsätter utredningen dock att i jämförelsealternativet detaljdistributionen sker från depåer i kusthamnar, dvs. i detta fall Norrköping. Med hänsyn till bl. a. den förutsatta högre depåkostnaden i Motala tillgodoräknar utredningen inte kanalalternativet någon besparing.

De enda oljetransporter som enligt utredningens bedömning skulle vinna på kanaltransport är skeppningar till Hammars glasbruk. För en kvantitet år 1980 om 25 000 ton räknar utredningen med en besparing om 350 000 kr., varav kanalavgifter m. m. utgör tillhoppa ca 100 000 kr.

För torrlastgoods och oljeprodukter tillsammans beräknar utredningen en transportkostnadsbesparing av totalt 1,4 milj. kr., varav 0,4 milj. kr. skulle tillföras kanalbolaget i ökade kanalavgifter.

Utredningen gör därtill en bedömning av det större utbyggnadsalternativet, alltså en anpassning till Trollhätte kanals dimensioner. De ytterligare transportkostnadsbesparingarna blir enligt utredningens beräkningar inte högre än 1 milj. kr.

Resultatet för kanalrörelsen efter en utbyggnad

Utredningen räknar inte med att en utbyggd kanal skall öka drift- och underhållskostnaderna. Skälet är främst det genom utbyggnaden minskade antalet slussar. För beräkning av de tillkommande kapitalkostnaderna utgår utredningen från en statlig normallåneränta om 7,25 % och en avskrivningstid om 40 år. Investeringen vid djupgåendet 4,2 m beräknas som nämnts till 150 milj. kr. eller 135 milj. kr. utöver vad enbart en upprustning av västgötaleden kräver. Den årliga kapitalkostnaden blir då 10,4 milj. kr. Väljs det lägre djupgåendet, 3,8 m, sjunker den tillkommande investeringskostnaden till 115 milj. kr. och den årliga kapitalkostnaden till 8,9 milj. kr.

Häremot ställer utredningen av den sammanlagda transportkostnadsbesparingen, ökade kanalavgifter av 0,4 milj. kr. Utredningen tillägger att en viss begränsad ökning av avgifterna bör vara möjlig genom differentiering av dessa. Investeringen är dock inte försvarlig från företagsekonomisk synpunkt.

Utredningen förutsätter en årlig ökning av de godskvantiteter som tillförts transportkostnadsbesparingar med genomsnittligt 3 % per år. Besparingarna, inberäknat kanalavgifter, skulle då år 2000 uppgå till ca 2,4 milj. kr. Beloppet svarar vid antagen kalkylränta och avskrivningstid mot en investering som inte ligger mycket över 30 milj. kr.

Alternativet utbyggnad till Trollhätte kanals dimensioner skulle innebära en investering av 370 milj. kr. och en årlig kapitalkostnad av 27,4 milj. kr., mot vilken skall ställas beräknade transportkostnadsbesparingar på ca 2,5 milj. kr.

Samhällsekonomiska synpunkter

Utredningen anför att syftet med investeringen är att inom ramen för de kanaldimensioner som väljs ge företagen i vätterområdet ett transportalternativ som tillåter mera ekonomiska fartygstransporter än nuvarande led. Inlandssjöfart kan ersätta transportkostnadsuppläggningar med större inslag av landsvägs- och järnvägsbefordran. Avgörande för trafikanterna i de fall sändningsstorlekar, regularitet m. m. gör inlandssjöfarten attraktiv, är i vad mån kanalfartygen kan erbjuda besparingar i form av lägre undervägs- och terminalkostnader. Enbart så långt faktiska besparingar går att nå kan trafikanterna förutsättas utnyttja den utbyggda leden.

Den företagsekonomiska beräkningen är enbart att se som ett led i en

samhällsekonomisk kalkyl. De samhällsekonomiska korrigeringar utredningen gör kan sammanfattas under följande rubriker.

Sysselsättning genom anläggningsarbetena. Kanalutbyggnaden uppskattas sysselsätta 300 personer under fyra år. Därtill kommer vissa följdinvesteringar i hamnar. En hamnutbyggnad i Jönköping är enligt utredningens bedömning inte aktuell. I Forsvik alternativt Karlsborg samt Hammar och Baskarp förutsätts ske vissa mindre investeringar.

Utredningen konstaterar att enligt prognoser som finns utarbetade för Skaraborgs, Värmlands och Örebro län förutses för perioden 1974—1978 en ganska god balans mellan utbud och efterfrågan på arbetskraft. Konjunkturförändringar kan dock påverka prognosutfallet och lokala avvikelser från länsprognoserna är möjliga. Även med hänsyn härtill syns området i kanalens omedelbara närhet inte behöva någon extraordinär sysselsättningsstimulans kommande femårsperiod. Utbyggnaden kräver därtill i stor omfattning specialutbildad arbetskraft som bara till mindre del kan rekryteras lokalt.

Någon anledning finns inte att av sysselsättningskäl räkna ner investeringskostnaden för att ge uttryck för den samhällsekonomiska uppoffringen. I det perspektiv som kan läggas bör investeringen därför tas upp till den marknadsmässiga kostnaden.

Lokaliseringseffekter. För att klargöra förekomsten av regionalpolitiska problem i området och för att få belyst i vilken mån en kanalutbyggnad kan tänkas bidra till att lösa dessa har utredningen bitt berörda länsstyrelser att besvara vissa frågor. Svaren är utförligt redovisade i utredningens betänkande.

Som motiv för kanalutbyggnaden har anförts att den skulle stimulera till såväl expansion inom nuvarande industri som till nylokalisering. Det är dock den lätta industrin som från sysselsättningssynpunkt expanderar mest, alltså företag som inte alls eller bara i mycket liten grad är beroende av inrikes sjötransporter. Förhållanden som leveranssäkerhet, rörlighet och snabbhet får en avgörande betydelse i transportuppläggningsarna. En nackdel för Vätterområdet är den längre vinterstängningen jämfört med hamnar vid havet och även vid Väneren.

Utredningen gör en genomgång av de faktorer som medfört en koncentration av hamnverksamheten, såsom landtransportmedlens större kapacitet, övergången till mera lastdryga fartyg, mer specialiserade terminalanläggningar etc. Näringslivet har blivit allt mindre beroende av direkt tillgång till hamn. De mest expansiva delarna av vätterområdet, Motala och Jönköping, kan enligt utredningen ses som exempel på detta.

För tung industri gäller att man vid nylokalisering väljer lägen som gör det möjligt att utnyttja det stora tonnagets fördelar. Några tillkommande kanaltransporter av virke torde inte heller vara att påräkna med

hänsyn till att de begränsade virkestillgångarna minskar skogsindustrins utbyggnadsmöjligheter inom området.

Sammanfattningsvis anser utredningen att den stimulans som kan erfordras för regionen bäst sker genom normala lokaliseringpolitiska åtgärder.

V ä g k o s t n a d e r m. m. Utredningen anför att det i olika sammanhang görs gällande att den tunga lastbilstrafiken inte bär sina kostnader för vägslitage, trafikolyckor m.m. Lastbilarnas tonkm-kostnad borde alltså ökas i en samhällsekonomisk kalkyl. Ett motsvarande betraktelsesätt skall då anläggas på kanalsjöfarten. Med utgångspunkt i den samhällsekonomiska kalkyl utredningen redovisar skulle kanalavgiften för att svara mot utbyggnadens samhälleliga kostnader behöva sättas väsentligt högre än de 4 kr. som använts i beräkningarna.

Den ringa godsmängden — ca 100 000 ton — skulle enligt utredningen inte behöva föranleda några ytterligare investeringar i vägnätet om utbyggnad av västgötaleden inte genomförs. Det rör sig om endast obetydliga trafikökningar på berörda vägsträckningar. Även om lastbilskostnaderna ändrades radikalt skulle detta inte påverka kanalens godsunderlag och ge upphov till besparingar i fråga om väginvesteringar och underhåll.

Vid kanalavgifter beräknade från samhällsekonomiska utgångspunkter finns ett avsevärt utrymme för uppräknig av lastbilskostnaderna utan att detta påverkar utredningens kalkyler.

D r i v m e d e l s b e s p a r i n g a r. I utredningens kostnadsberäkningar tas drivmedel upp till gällande priser. Skillnader mellan marknadspris och samhällsekonomiskt pris på energi i ett bristläge ger enligt utredningen anledning till speciella överväganden i fråga om energiförbrukningen och motiverar att den samhällsekonomiska kalkylen också redovisar de kvantiteter drivmedel som beräknas gå åt vid alternativa transportuppläggningar.

Vid samma transportavstånd erbjuder kanaltransport betydligt bättre drivmedelsekonomi än lastbilstransport. Vissa mindre besparingar går att nå också jämfört med järnvägstransport. Är transportsträckan längre vid sjö- än vid landtransport minskar dock självfallet besparingen. Vid stigande fartygsstorlek minskar drivmedelsbehovet per tonkm. Det i kalkylen för sligtransporterna redovisade vänerfartyget får därigenom så mycket bättre drivmedelsekonomi än det till en utbyggd västgötaled anpassat fartyg att trots den tillkommande lastbilsbefordran det totala drivmedelsbehovet blir lägre.

För andra transporter — för vilka utredningen redovisat transportkostnadsbesparingar — innebär kanalalternativet enligt utredningens beräkningar drivmedelsbesparingar om totalt 300 m³ per år (1980 års trafikvolym). Vid ett oljepris på den nivå som utredningen lagt till grund för sina kalkyler, 400 kr. per ton, svarar detta mot inte mer än 120 000

kr. Utredningens slutsats blir att även väsentliga prisökningar som kan följa av en tilltagande brist på olja inte nämnvärt påverkar den samhällsekonomiska bedömningen.

Trafiksäkerhet. Enligt utredningen saknas den kunskap som behövs för att bedöma i vilken grad en utbyggd kanal kan bidra till att sänka antalet trafikolyckor. Utredningen har ändå sökt att överslagsvis uppskatta storleksordningen av trafiksäkerhetseffekten och får den till att motsvara högst 200 000 kr. per år.

Miljöeffekter. Genom förskjutningen från landsvägs- till kanaltrafik får man vissa positiva miljöeffekter. Ca 3 000 lastbilsresor ersätts, räknat för år 1980, med 120 fartygsturer. Buller och luftföroreningar minskar längs vissa vägsträckningar. Mot kanaltrafikens fördelar i dessa avseenden står enligt utredningen bl. a. de nackdelar som följer med oljetransporter på kanalen. Vätterns betydelse som vattentäkt innebär att ett fartygshaveri där kan få allvarliga konsekvenser. Slarv och tekniska missöden kan förorsaka mindre oljeutsläpp.

Försvarsberedskap. Utredningen har kontaktat överstyrelsen för ekonomiskt försvar för att få belyst en utbyggd västgötaleds betydelse från försvars- och beredskapssynpunkt. Ett krisläge som hindrar passage av Öresund kan från säkerhetssynpunkt ge anledning till att flytta varor från västkusthamnar till inre delar av landet. Kanalen skulle därvid få sin största teoretiska betydelse för oljetransporter till Jönköping vilket då förutsätter att hamnmöjligheter finns där. Som framgått av det föregående tillmäts inte kanalen någon betydelse för jönköpingsområdets oljeförsörjning i fredstid. Kostnaderna för att enbart utifrån beredskapssynpunkt investera i oljehamn m. m. synes enligt utredningen inte stå i proportion till nyttan härav i ett beredskapsläge.

Med hänsyn till möjligheterna att med Trollhätte kanal och nuvarande västgötaled tillgodose försvars- och beredskapsintressen torde en utbyggnad av den senare få endast marginell betydelse. Effekten bör dock inräknas som en — om än begränsad — samhällsekonomisk pluspost.

Turistvärde. Kanalen är ett för sin tid förnämligt byggnadsverk och måste betraktas som ett kvalificerat byggnadsminne av riksintresse. Kanalsträckningen förutsätts så långt möjligt bibehållas vid utbyggnaden. Det är dock oundvikligt att kanalen både under byggnadstiden och därefter förlorar något av sitt turistvärde.

Breddningen och det minskade antalet slussar torde för huvuddelen av turisterna utgöra en positiv faktor. Utredningen anser att denna faktor kan bidra till att öka kanalens turistvärde.

Utredningens förslag

Eftersom en utbyggnad av västgötaleden skulle vara såväl företagsekonomiskt som samhällsekonomiskt olönsam har utredningen inte kun-

nat finna tillräckliga skäl för en sådan. Utredningen föreslår dock att en upprustning av kanalen kommer till stånd enligt det alternativ som behandlas i sjöfartsverkets utredning år 1971 och i betänkandet Upprustning av Göta kanal. Upprustningen — som kostnadsberäknas till 33 milj. kr. i 1974 års prisläge — är främst motiverad av kanalens betydelse som turist- och småbåtsled.

Även om en upprustning är positiv för lasttrafiken är det önskvärt att vissa ytterligare åtgärder vidtas i syfte att öka förutsättningarna för en fortsatt lasttrafik på västgötaleden inom ramen för dess nuvarande dimensioner. Kanalens betydelse från beredskapssynpunkt skulle därigenom komma att bevaras. Vidare bibehålls de miljömässiga fördelarna vid kanaltrafik. Utredningen föreslår därför — utöver upprustning av kanalen — dels förbättrade finansieringsvillkor vid fartygsinvesteringar, dels slopande av kanalavgifterna för godstrafiken. I upprustningen bör ingå en elektrifiering av manövreringsanordningarna hos västgötaledens slussportar. Detta skulle få en viss betydelse för de mindre fartygens konkurrenskraft men även göra kanalen mer attraktiv för fritidsbåtstrafiken. Ett slopande av kanalavgifterna skulle för år 1974 innebära minskade intäkter för kanalbolaget av ca 200 000 kr. per år.

4 Remissyttranden över utredningens förslag

Allmänt

Följande remissinstanser delar utredningens uppfattning att en utbyggnad av västgötaleden inte bör komma till stånd, nämligen *statens järnvägar*, *statens vägverk*, *sjöfartsverket*, *riksrevisionsverket*, *statens naturvårdsverk*, *Svenska hamnförbundet*, *Svenska turisttrafikförbundet* och *Svenska åkeriförbundet*.

Statskontoret menar att frågan om Göta kanals framtid tills vidare får anses tillräckligt belyst från företagsekonomiska, samhällsekonomiska och andra utgångspunkter. Statskontoret ansluter sig till utredningens överväganden men tillägger att en utbyggnad av kanalen är möjlig längre fram om förutsättningarna härför radikalt skulle ändras. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* anför liknande synpunkter. Projektering av en utbyggnad av kanalen anser länsstyrelsen bör anstå till dess förutsättningarna för en kanalutbyggnads genomförande mer konkret kan överblickas. *Näringslivets trafikdelegation* anför att möjligheterna att bygga ut kanaldelen bör bevakas. Inte heller *länsstyrelsen i Skaraborgs län* förordar en omedelbar utbyggnad. De av utredningen föreslagna upprustningsåtgärderna bör ses som minimiåtgärder de närmaste åren. Det är av yttersta vikt för godstrafiken att i vart fall dessa kommer till stånd utan ytterligare dröjsmål. För den framtida handlingsfriheten är det viktigt att projektering av utbyggnaden görs som

beredskapsarbete nu. *Sveriges redareförening* önskar ytterligare utredningar som grund för ett ställningstagande bl.a. för att få belyst Göta kanals roll i en för samhället optimal trafikstruktur.

I princip tillstyrks en utbyggnad av *länsstyrelserna i Östergötlands och Örebro län, Föreningen för inre vattenvägar, Kusttankers intresseförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Vätterdelegationen* samt *de fyra hörda länsarbetsnämnderna*. Så sker också i flertalet av de yttranden från landsting, kommuner m. fl. som fogats till länsstyrelsernas yttranden. *Göta kanalbolag* uttalar sig allmänt positivt för en utbyggnad. *Överbefälhavaren och överstyrelsen för ekonomiskt försvar* understryker utbyggnadens värde från beredskapssynpunkt.

Remissinstanserna — även de som i och för sig förordar en utbyggnad av västgötaleden — är över lag eniga om angelägenheten av en snar upprustning av hela kanalen.

Godskvantiteter och transportkostnadsberäkningar

Riksrevisionsverket konstaterar att utredningens transportekonomiska kalkyler skett som särkostnadsberäkningar. I vissa fall har utredningen gjort känslighetsanalyser av kalkylresultaten. Verket kan inte finna något som ändrar de slutsatser som utredningen dragit av beräkningarna.

Svenska hamnförbundet ansluter sig till utredningens synpunkter och förslag. Sjöfarten till vätterområdet är obetydlig inte bara på grund av att kanalen är omodern utan även av en rad andra orsaker. Den viktigaste är de korta avstånden till väner- och kusthamnar. Fartygen har vidare en total höjdskillnad om 90 m att övervinna och sjöfarten är under en stor del av året avstängd på grund av is. Härtill kommer att vätterområdet nästan helt saknar godsunderlag i form av stora kvantiteter ensartat, tungt gods, som kan motivera kanaltrafik med specialtonnage. Sett mot bakgrund av den utveckling som under senare år präglat sjöfart och hamnverksamhet, med allt snabbare och kapitalintensivare fartyg och allt effektivare utrustning för snabb godshantering i hamnarna, vilket allt lett till en utglesning av fartygsanlöpen, ter sig en utbyggnad av Göta kanal enligt hamnförbundet som synnerligen orealistisk.

Sjöfartsverket uttalar att företagen eftersträvar kontinuerliga transporter i system som ger lägsta totalkostnad. Vinterstängningen, två à tre månader per år, kommer härvid att vara en negativ faktor. Från sjösäkerhets- och miljösynpunkt anser verket det nödvändigt att i likhet med vad som gäller för Trollhätte kanal en lotsorganisation skapas för en utbyggd västgötaled. *Vätterdelegationen* däremot räknar med att för Vänerens del isläggning bara undantagsvis kan medföra svårigheter

för sjöfarten. Delegationen betvivlar också behovet av en särskild lotsningsorganisation.

Länsstyrelsen i Jönköpings län anser att frågan om hamn i Jönköping måste bli föremål för mycket ingående studier eftersom det är svårt att finna ett hamnläge, som är godtagbart ur plan- och miljösynpunkt.

Vissa remissinstanser tar upp frågan om ev. begränsning av fordonslängder för lastbilar. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* påpekar att en begränsning till 18 m ger en annan undervägs kostnad för lastbilarna och *Näringslivskommittén i Skaraborgs län* uttalar att en begränsning av lastbilarnas längd kan få positiva effekter för sjöfarten.

Länsstyrelsen i Skaraborgs län anser det osannolikt att sjötransport inte skulle vara ett tänkbart transportmedel för någon annan industri i vätterområdet än dem som utredningen redovisat. Som exempel på godsslag som kan öka i omfattning nämner länsstyrelsen sand och grus. F. n. undersöks möjligheterna att från vätterområdet täcka göteborgsregionens behov härav. Länsstyrelsen betonar att det är av avgörande betydelse för godsmängderna på kanalen om kanaltransporterna kommer att vara fördelaktiga för oljeprodukter.

Enligt *Lantbrukarnas riksförbund* skulle en kanalutbyggnad ha stor betydelse för jordbruket. Inom de kommuner som direkt gränsar till kanalens västgötaled eller Vättern producerades under år 1974 ca 50 000 ton brödsäd för direkt avsalu. För vidare transport gick också viss del av fodersäden. Det finns stora möjligheter att efter en utbyggnad av kanalen kombinera spannmålstransporter till Norge med import därifrån av gödselmedel.

Länsstyrelsen i Östergötlands län betvivlar utredningens analys, som visar att oljetransporterna till jönköpingsregionen inte skulle vara lönsamma för kanaltrafik jämfört med transporter på järnväg. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* konstaterar att olja är en betydelsefull produkt för jönköpingsregionens del. Det kan enligt länsstyrelsen inte uteslutas att kanaltransporter skulle kunna utgöra ett realistiskt transportalternativ. I fråga om torrlastgods har industrin i södra vätterbygden sådan karaktär att inga större mängder gods lämpar sig för in- eller uttransporter med fartyg.

Föreningen för inre vattenvägar — som i ett utförligt yttrande kommenterat utredningens godsberäkningar — accepterar utredningens transportkostnadsberäkningar i fråga om torrlastgodset. Vad gäller mineraloljeprodukterna anser föreningen till skillnad från utredningen att kanalutbyggnaden skall gottskrivas ytterligare transportkostnadsbesparingar om ca 1 milj. kr.

Flera remissinstanser uppehåller sig vid det s. k. europaskeppet och värdet att få en anknötning mellan vätterområdet och det västeuropeiska kanalnätet. Bl. a. anför *Vätterdelegationen* att en ekonomiskt konkurrenskraftig rederinäring kan skapas genom utbyggnad av väst-

götaleden. Samordningen av utbyggnaden av kanalerna inom EG-området till vissa standarddimensioner och ett sjövärdigt tonnage anpassat efter dessa möjliggör direkttransporter inte bara mellan kusthamnar utan också till inlandshamnar, varigenom dyra omlastningar går att undvika.

Samhällsekonomiska synpunkter

Allmänt

Samtliga remissinstanser synes dela utredningens uppfattning att en utbyggnad inte går att företagsekonomiskt motivera. De samhällsekonomiska effekter som utredningen behandlat tas upp av flertalet remissinstanser.

Länsstyrelsen i Skaraborgs län anser den av utredningen gjorda samhällsekonomiska bedömningen vara mycket summarisk. *Föreningen för inre vattenvägar* finner den inte godtagbar som grund för en samhällsekonomisk bedömning. Föreningen presenterar såsom räkneexempel en sådan. Enligt denna skulle det kapitaliserade värdet av utbyggnadens olika effekter vara positivt.

Sysselsättningseffekter

Länsstyrelsen i Östergötlands län anför att projektet kommer att ge positiva effekter också under själva utbyggnaden, främst genom den ökade sysselsättning som skapas under byggnadsperioden. Projektet kan sättas i gång när en ökad sysselsättning krävs och är därför ett lämpligt beredskapsarbete. *Vätterdelegationen* anser att om utbyggnaden till väsentlig del sker som beredskapsarbete, vilket delegationen förordat, förbättras starkt den ekonomiska kalkylen.

Lokaliseringseffekter

De remissinstanser som tillstyrker en utbyggnad betonar starkt de regionalpolitiska effekterna. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* understryker den långsiktiga lokaliseringpolitiska effekt som en utbyggnad skulle få. Utvecklingen i de sju kommuncentra i kanalområdet är enligt länsstyrelsernas bedömningar övervägande negativa varför investeringen ur regionalpolitisk synpunkt är mycket angelägen. *Länsstyrelsen i Örebro län* framhåller med hänvisning till de i utredningen redovisade befolkningsramarna för länen att dessa förutsätter statliga, kommunala och landstingskommunala insatser. Befolkningsramarna bör där till betraktas bara som riktvärden för den länsvisa planeringen. En utveckling av näringslivet som medför högre befolkningstal än målsättningens är givetvis önskvärd. En satsning på Göta kanal bör leda till utbyggnad av befintliga företag och lokalisering av nya företag. Vätterområdet skulle med en utbyggd kanalförbindelse västerut utgöra ett alternativ för sådan industri som är i behov av läge vid vatten utan att

för den skull störa vattenmiljön. Samspelet mellan en kanalutbyggnad och andra samhälleliga insatser bör kunna ge goda förutsättningar för en förbättrad regional struktur i hela vätterområdet.

Länsstyrelsen i Jönköpings län anser att för södra vätterbygden det är tveksamt huruvida de regionalpolitiska effekterna skulle kunna bli mer än marginella. Länsstyrelsen betonar emellertid att bedömningen är byggd på nuvarande transportpolitiska och transportekonomiska förutsättningar, varför en omprövning kan komma i fråga om dessa förutsättningar väsentligt förändras.

Riksrevisionsverket delar utredningens uppfattning att en kanalutbyggnad sannolikt bara skulle ge marginella regionalpolitiska effekter i de områden kring Vättern där insatser främst behövs. Tillkomsten av arbetstillfällen i norra vätterområdet bör knappast avse den typ av produktion för vilken sjöfart innebär transportekonomiska fördelar.

Miljöeffekter

Flera av remissinstanserna tar upp risken av oljeutsläpp i Vättern.

Riksrevisionsverket påtalar att Vättern har betydelse inte bara som vattentäkt utan också för det rörliga friluftslivet och för den kulturella och vetenskapliga naturvården. Enligt verkets uppfattning krävs en mer ingående prövning av konsekvenserna av eventuella oljeutsläpp.

Statens naturvårdsverk anser att en utbyggnad av kanalen i och för sig skulle ge vissa fördelar från miljösynpunkt. Detta gäller närmast minskat bullar och minskade luftföroreningar i fråga om lastbilstrafiken. Mot detta ställs risken av ett fartygshaveri med oljeutsläpp. Enligt verkets uppfattning kan de marginella miljövinster inte motivera det betydande kapital som måste investeras.

Länsstyrelsen i Jönköpings län erinrar om att Vättern, som i den fysiska riksplaneringen blivit upptaget som ett riksobjekt, har betydelse för vattenförsörjningen i en stor region och att ett betydelsefullt fiske bedrivs. En ökad sjöfart medför större risker för förorening av sjöns dels genom utsläpp från fartygen vid normal drift och vid olyckor och dels genom etablering av särskilt vattenförorenande industrier. I den år 1970 uppgjorda vattenvårdsplanen sägs att en sådan etablering inte bör få ske inom Vätterns tillrinningsområde.

Vissa remissinstanser — bl. a. *länsstyrelsen i Östergötlands län* och *landstinget i Skaraborgs län* — anser dock inte att oljetransporter på Vättern skulle innebära ett miljöhot.

Försvarsberedskap

Överbefälhavaren anför att en utbyggnad av västgötadelen är fördelaktig från totalförsvarssynpunkt. *Överstyrelsen för ekonomiskt försvar* erinrar om att den i andra sammanhang betonat betydelsen av en gynnsam lokalisering av vårt näringsliv från beredskapssynpunkt. En

ökning av oljetransporterna till depåer vid Vättern skulle underlättas att få en bättre spridning av de kommersiella cisternutrymmena och därmed en bättre lokalisering av de skyddade oljelagren. För detta fordras emellertid hamn- och hanteringsmöjligheter i Jönköping.

Turistvärde

De båda turistorganisationerna, *Svenska turistföreningen* och *Svenska turisttrafikförbundet*, betonar Göta kanals stora betydelse som turistattraktion för både in- och utländska turister. Det bör enligt de båda organisationerna gå att utveckla kanalens attraktivitet ytterligare genom olika åtgärder. De förordar därför bl. a. en upprustning av kanalen. Turistföreningen är tveksam till om en utbyggnad skulle öka turistvärdet och turisttrafikförbundet avstyrker en sådan.

Även *statens naturvårdsverk* konstaterar att den nuvarande kanalen har stort värde för rekreation och turism. En utbyggnad skulle enligt verkets mening inte öka detta värde. Mycket av kanalens kulturvärde och charm skulle försvinna, dvs. de egenskaper som har gett och fortfarande ger kanalen dess betydelse för turismen.

Riksrevisionsverket finner att utredningen inte redovisat hur nuvarande kanal skulle påverkas av en utbyggnad. Av sjöfartsverkets utredning framgår dock att en uträtning och breddning skulle få påtagliga följder för kanalen som byggnadsverk och för miljön kring kanalen. Uppschaktade massor uppgår till ca 2 milj. m³. Trädplanering och gräs-sådd krävs på en sträcka av tre mil efter kanalen.

Länsstyrelsen i Östergötlands län menar att det bästa sättet att säkra kanalen som turistled är att en utbyggnad sker varigenom godstrafik blir grunden för kanaldriften.

Stöd åt den nuvarande lasttrafiken

Näringslivets trafikdelegation finner det angeläget att åtgärder snabbt vidtas för att stimulera den lasttrafik som fortfarande förekommer på västgötadelen så att trafiken kan bibehållas och vidareutvecklas. Föreningen tillstyrker därför — förutom en upprustning av kanalen — slopande av kanalavgifter för godstrafik och förbättrade villkor vid fartygsinvesteringar. *Länsstyrelsen i Skaraborgs län* anser det vara av allra största vikt att stöd lämnas åt nyttotrafiken och ser de av utredningen föreslagna åtgärderna som minimiåtgärder de närmaste åren.

Sjöfartsverket har ingen erinran mot de föreslagna åtgärderna. Även *statskontoret* kan acceptera att kanalavgifterna slopas och anser att man genom att rusta upp kanalen och slopa avgifterna skapar handlingsfrihet för framtiden.

SJ, *riksrevisionsverket* och *statens naturvårdsverk* avstyrker helt eller delvis ett stöd åt nuvarande lasttrafik på kanalen. Enligt *SJ* står ett slopande av kanalavgifterna inte i överensstämmelse med ett rätt

fördelat kostnadsansvar. Riksrevisionsverket saknar en bedömning av vilken lasttrafik som är motiverad från beredskapssynpunkt och vilka miljömässiga fördelar en sådan trafik innebär. Naturvårdsverket anser att frågan om kanalavgifterna bör avgöras i samband med en av verket föreslagen utredning om det framtida bevarandet av landets kanaler.

5 Kanalens öppethållande

Enligt Kungl. Maj:ts privilegium för Göta kanalbolag av den 11 april 1810 stadgas att det åligger bolaget att ”i alla tider hålla slussar och kanalen i gott och så fullkomligt stånd att segelfarten mellan Vänern och Östersjön vid Slätbaken och Söderköping, då is icke hindrar alltid må vara öppen och brukbar”.

Trafiken på Göta kanal har under de senaste decennierna radikalt ändrat karaktär. Medan fritidsbåtstrafiken har ökat mycket starkt har godstrafiken på kanalen avtagit undan för undan. Sedan den praktiskt taget försvunnit på östgötaleden medgav Kungl. Maj:t genom beslut den 29 juni 1970 att driften på östgötaleden inskränktes till att omfatta endast fritidsbåtssäsongen. Därefter har godstrafik uppehållits endast på västgötaleden. Även där har emellertid trafiken under de senaste åren minskat starkt. I skrivelse den 5 februari 1976 har Göta kanalbolag anmält att den omsatta godsvolymen på västgötaleden under år 1974 uppgick till 77 000 ton och år 1975 till endast 45 000 ton.

Mot bakgrund av denna utveckling har kanalbolaget hemställt att öppethållandet på kanalens västgötaled i likhet med vad som gäller för östgötaleden begränsas till att gälla från mitten av maj fram till mitten av september, varvid öppnings- och stängningsdag årligen anpassas till för turisttrafiken lämpliga dagar.

Enligt nu inhämtade uppgifter uppgick lasttrafiken år 1976 till endast knappt 7 000 ton. I kanalavgifter inbringade denna trafik ca 13 500 kr., medan merkostnaden för att hålla kanalen öppen under tiden före och efter fritidsbåtssäsongen innebär en merkostnad av ca 500 000 kr.

6 Huvudmannaskap för kanaldriften

Göta kanalbolag bildades innan det fanns svensk aktiebolagsrättslig lagstiftning. Kanalbolaget är ett blandat offentlighetsrättsligt och privaträttsligt rättssubjekt. I privilegiebrevet av den 11 april 1810 — vilket med nuvarande terminologi skulle benämnas koncession — medgavs bl. a. kanalbolaget att bygga kanalen och driva kanälrörelse. I privilegiebrevet föreskrevs att bolaget skulle ta ut avgift av trafikanterna enligt en särskild taxa som skulle fastställas av Kungl. Maj:t. (Taxan fastställs numera av sjöfartsverket.)

De tillgångar som tillfördes bolaget enligt privilegiet var

- den mark som krävdes för kanalaneläggningen. Den beskrevs som "en jordrymd av Tvåhundrae alnars bredd efter Canalens sträckning"
- den mark som behövdes för boställen för kanalbolagets personal och för hamnar och lastkajplatser
- kronans nära till kanalen belägna skogsparker och kalkbrott, vilka kanalbolaget fick "nyttja och allena vårda för Canalens framgena underhåll".

I skrivelse den 5 september 1975 har Göta kanalbolag förklarad sig inte vara berett att fortsätta driften av kanalen och föreslår att staten i princip återtar de tillgångar som gavs bolaget enligt privilegiet.

Förslaget innebär att kanalbolaget till staten överlämnar följande tillgångar utan ersättning, nämligen

- kanaljorden omfattande 1 139 hektar med kanalaneläggningen, inkl. samtliga på kanaljorden uppförda tjänstebostäder, däribland kanalhuset i Motala, magasin och Sjötorps varv,
- donerade fastigheter med en total areal av 3 344 hektar, varav 2 752 hektar produktiv skogsmark med tillhörande tjänstebostäder,
- inventarier och materiel omfattande virke, redskap och förbrukningsartiklar för kanalens löpande drift och underhåll,
- skogsförvaltningens effekter vid donerade skogar, omfattande inneliggande lager av osålda skogsprodukter samt utrustning för avverkning,
- reparationsfonden i riksgäldskontoret samt
- ett kontant belopp, härrörande från en större avverkning av överårig skog, som av skogsvårdstekniska skäl skett år 1975.

Kanalbolaget förutsätter vidare bl. a. att sluss- och brovaktare, underhållsarbetare och skogsarbetare övergår i statens tjänst, medan bolaget ansvarar för övrig personal.

De bolagets tillgångar som inte ingår i den föreslagna överlåtelsen omfattar främst skogsfastigheter vilka förvärvats av kanalbolaget för överskottsmedel vid driften av kanalen. Den inköpta marken består av 1 300 hektar, varav 1 076 är produktiv skogsmark.

7 Riksdagsbehandling år 1976

Sedan Göta kanalfrågan kortfattat omnämnts i prop. 1975/76: 100 lades ett antal motioner i ämnet fram i början av år 1976. Motionerna behandlade dels frågan om utbyggnad eller upprustning, dels huvudmannaskapsfrågan. Sedan behandlingen av motionerna skjutits till hösten redovisade trafikutskottet sitt ställningstagande i frågan i betänkandet TU 1976/77: 7.

Utskottet anförde följande:

Enligt vad utskottet erfarit är förslagen i utredningens betänkande samt häröver inhämtade remissyttranden alltjämt under beredning i regeringens kansli. Utskottet förutsätter att därvid — med beaktande

inte minst av trafiksäkerhets- och energiaspekterna — även utbyggnadsalternativet ingående prövas samt att möjligheterna övervägs att låta arbetena med en eventuell utbyggnad komma till utförande med anlitande av medel för beredskapsarbeten. Med hänsyn till den oklarhet som f. n. råder beträffande ansvaret för den framtida driften av kanalen m. m. framstår det vidare som angeläget att förslag i ämnet snarast föreläggs riksdagen.

Under hänvisning till vad sålunda anförts och i avvaktan på resultatet av förenämnda beredning finner utskottet någon särskild framställning från riksdagens sida med anledning av motionerna ej nu påkallad.

Utskottets hemställan att motionerna inte skulle föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida godtogs av riksdagen.

8 Föredraganden

Göta kanal förbinder Vänern med Östersjön. Den är 190,5 km lång. Kanalen består av två delar, västgötaleden och östgötaleden.

Västgötaleden byggdes åren 1810—1822. Den börjar i Sjötorp vid Vänern och går genom sjöarna Viken och Bottensjön ut i Vättern vid Karlsborg. Denna del är 65 km lång, varav 38 km är grävd kanal. Den högsta punkten på denna del av kanalen är sjön Viken 92 m. ö. h. Nivåskillnaden mellan Viken och Vänern är 47 m med 20 slussar. Mellan Viken och Vättern är nivåskillnaden 3,5 m med en sluss.

Östgötaleden byggdes åren 1810—1832. Ledan går från Motala genom sjöarna Boren, Roxen och Asplången ut till Mem vid Slätbaken. Östgötaleden är 92 km lång, varav 49 km är grävd kanal. Den högsta delen av denna kanaldel är sjön Vättern, vars normala vattenstånd är ca 88,5 m. ö. h. Nivåskillnaden ner till Östersjön övervinns med 37 slussar.

Kanalen är byggd för fartyg med högst följande dimensioner, nämligen längd 32 m, bredd 7 m och djupgående 2,82 m. Dessa fartygsdimensioner medger en lastförmåga av mindre än 300 ton.

Kanalbolaget har för driften av kanalen och bolagets tillgångar i övrigt sammanlagt ett 70-tal anställda, varav ca 40 sluss- och brovakter under seglationssäsongen, ett tiotal anställda för reparations- och underhållsarbeten, 12 skogshuggare och 7 anställda i administrativa och tekniska funktioner.

För kanalbolaget gäller privilegiebrev av den 10 april 1810, bolagsordning av den 14 september 1883 och reglemente (1922: 476) för beagnande av Göta kanal.

Trafiken på kanalen har alltmer kommit att domineras av fritidsbåtarna. Antalet passager genom kanalen med fritidsbåtar har ökat från mindre än 1 000 per år i början av 1960-talet till över 5 000 per år. Samtidigt har godstrafiken på kanalen minskat efter hand. På östgötaleden

har ingen egentlig lasttrafik förekommit under 1970-talet. Även på västgötaleden har lasttrafiken gått ner kraftigt och under det senaste året varit obetydlig.

Flera utredningar har under senare år behandlat frågan om utbyggnad av Göta kanals västgötaled. Kanaltrafikutredningen som tillsattes år 1961 och behandlade frågan om Vänerns och Vätterns förbindelse med västerhavet kom fram till att en utbyggnad av västgötaleden — i motsats till en förbättring av Trollhätte kanal — inte kunde anses lönsam och förordade i stället en modernisering av såväl västgöta- som östgötaleden för att förbättra förutsättningarna för turist- och fritidsbåttrafiken på kanalen.

I prop. 1969: 122 angående Vänerns och Vätterns förbindelse med västerhavet, där kanaltrafikutredningens betänkande behandlades, föreslogs bl. a. en utbyggnad och fördjupning av Trollhätte kanal. Däremot föreslogs inte en utbyggnad av Göta kanals västgötaled, eftersom en sådan bedömdes som både företagsekonomiskt och samhällsekonomiskt olönsam.

Riksdagen fann emellertid att det behövdes ytterligare utredning. Sjöfartsverket fick därför i uppdrag att i samråd med statens vattenfallsverk se över kanaltrafikutredningens förslag om Göta kanal. Sjöfartsverket redovisade år 1971 detta uppdrag och presenterade tre alternativ, nämligen utbyggnad av västgötaleden, upprustning av hela kanalen för främst turist- och fritidsbåttrafik resp. nedläggning av kanaldriften.

Sjöfartsverket räknade med att en utbyggnad av ungefär samma omfattning som kanaltrafikutredningen hade studerat skulle kosta ca 90 milj. kr. i 1970 års prisläge. Kostnaderna för upprustningen av hela kanalen angavs till 19 milj. kr. Nedläggning av driften beräknades till följd av återställningsarbeten kosta mellan 1,5 och 2,5 milj. kr. Med hänsyn till att en utbyggnad fortfarande bedömdes som klart olönsam och då en nedläggning av kanaldriften av olika skäl inte ansågs böra komma i fråga föreslog sjöfartsverket upprustning och fortsatt drift av kanalen i dess nuvarande utformning.

På grundval av bl. a. sjöfartsverkets utredning bedömde regeringen att en utbyggnad inte kunde motiveras av vare sig företagsekonomiska eller samhällsekonomiska skäl. För att utreda frågan om organisationsform, underskottstäckning m. m., innan slutlig ställning togs till frågan om upprustning av kanalen tillkallades en sakkunnig, f. d. landshövdingen Jarl Hjalmarsen. I betänkandet (Ds K 1973: 1) Upprustning av Göta kanal föreslog utredningsmannen att medel för nödvändig upprustning — 19 milj. kr. i 1970 års prisläge — av staten skulle ställas till en allmännyttig stiftelses förfogande. I betänkandet angavs bl. a. att de fyra berörda landstingen hade förbundit sig att under vissa förutsättningar lämna årliga driftbidrag under upprustningstiden. Det förutsattes därvid att stiftelsen skulle överta aktierna i Göta kanalbolag — som även i fortsättningen

skulle förvalta och driva kanalen — och att landstingen blev representerade i stiftelsen.

Sedan riksdagen hade uttalat önskemål om förnyad, ingående prövning av utbyggnadsalternativet fick den sakkunnige i september 1973 utvidgat uppdrag. I betänkandet (Ds K 1975: 3) Utredning om utbyggnad av Göta kanals västgötaled har utredningsmannen redovisat sina överväganden med anledning därav.

Utredningen diskuterar 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 djupgåendet 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 samhällsekonomiska 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 företagsekonomisk eller samhällsekonomisk synpunkt. 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. Utredningen föreslår vidare att kanalavgifterna för lasttrafiken slopas och att finansieringsvillkoren vid fartygsinvesteringar för kanaltrafiken förbättras.

Utredningens förslag har varit föremål för en omfattande remissbehandling.

Innan jag går ytterligare in på förslaget vill jag något beröra de allmänna förutsättningar som jag 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 är det angälet att de blir noggrant prövade.

Man måste 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. Sådana transportlösningar måste innebära att varje transportmedels konkurrensförutsättningar utnyttjas och att samhällets resurser i transportanläggningar utnyttjas så effektivt som möjligt.

När det gäller investeringar inom transportområdet kan det enligt min uppfattning i åtskilliga fall vara befogat att inte grunda investeringarna bara på företagsekonomiska bedömningar. En investering kan — trots att den brister i företagsekonomisk lönsamhet — visa sig angelägen att genomföra, därför att den bedöms få positiva samhälleliga effekter.

Inom vägbyggnadsområdet där den ojämförligt största investeringsverksamheten inom transportsektorn sker, grundas redan idag planeringen i mycket hög grad på bedömningar av samhälleliga effekter. Varje vägbyggnadsprojekt föregås av en omfattande planering där kravet på samhällsekonomisk lönsamhet är det avgörande. I betänkandet (SOU 1975: 85, 86) Vägplanering föreslås att planeringsmetodiken skall utvecklas ytterligare för att åstadkomma mera fullständiga samhälleliga avvägningar.

Även inom andra transportgrenar pågår en utveckling mot en planering och investeringsprövning där ökade krav ställs på att beakta de samhälleliga effekterna. Som exempel på frågor som tillmätts ökad vikt under senare år vill jag nämna de regional- och miljöpolitiska kraven samt energihushållningsaspekten. Denna utveckling har inneburit att de fördelar som sjötransporter från bl. a. dessa utgångspunkter erbjuder har fått större tyngd. Intresset har ökat att ta tillvara dessa fördelar i fråga om sjötransporter såväl längs kusten som till våra större insjöar. Med hänsyn framför allt till de väntade positiva samhälleliga effekterna har riksdagen tidigare beslutat om utbyggnader av Trollhätte kanal och Södertälje kanal. Trollhätte kanals utbyggnad blev klar under hösten 1975 och denna — i kombination med att en särskild isbrytare för Vänern har anskaffats — ger möjligheter för åretruntsjöfart med större fartyg på Vänern, vilket har bedömts positivt för näringslivets utveckling vid Vänern och i Väterns omland. Under år 1976 har man slutfört arbetet med att göra Södertälje kanal och mälarfarterderna djupare. Dessa investeringar beräknas ge motsvarande positiva effekter för mälalområdet.

Kanaltransporter kan visa sig fördelaktiga i fråga om transport av stora kvantiteter relativt enhetligt gods. För vänerområdet är det i

första hand fråga om skogsprodukter och mineraloljor. Vad avser mälarmrådet har oljan relativt sett större betydelse vartill kommer annat tungt massgods. Det bör i sammanhanget nämnas att de under senare tid ändrade förutsättningarna vad gäller såväl skogsuttag som energiförbrukning har fört med sig att prognoserna rörande de framtida transportvolymerna för de nämnda kanalerna numera har räknats ned betydligt.

Frågan gäller om man nu skall göra en investering i en utbyggnad av Göta kanals västgötaled för att göra vätterområdet tillgängligt för större fartyg än de som idag kan trafikera kanalen. Att bygga ut Göta kanal till Trollhätte kanals dimensioner — till en kostnad som av utredningen har uppskattats till 370 milj. kr. i 1974 års prisläge — är med hänsyn till förutsedda godskvantiteter, ingrepp i miljö m. m. ett alternativ som knappast har berörts av någon av remissinstanserna. Även jag anser att detta alternativ saknar aktualitet.

Frågan är då om det föreliggande utbyggnadsalternativet för fartyg med 1 500 tons lastförmåga bör genomföras med de förutsättningar som gäller idag vid en bred samhällelig bedömning. Kanaltrafikutredningen, liksom senare sjöfartsverket, lade tyngdpunkten vid de direkta transportkostnadsbesparingarna. Beräkningarna hade viss samhällsekonomisk inriktning. I det nu föreliggande betänkandet har man på ett helt annat sätt vidgat den samhälleliga bedömningen. Även om man beaktar miljöfaktorerna — vilka enligt remissinstanserna i och för sig talar såväl emot som för en utbyggnad — och väger in fördelar med avseende på trafiksäkerhet samt beaktar framtida prishöjningar på energi, spelar dock storleken av de tänkbara transportkostnadsbesparingarna en avgörande roll för kalkylresultatet.

Man måste konstatera att det finns vissa skillnader i förutsättningarna för sjötransporter mellan å ena sidan Vättern och å andra sidan Vänern och Mälaren. Vänern och Mälaren har ett stort omland som sträcker sig i riktning från kusten. Vätterns omland begränsas av närheten till ost- och västkust och för västra vätterområdet också av närheten till Vänern.

Till de från sjöfartssynpunkt ofördelaktiga förhållandena hör också att avståndet kanalvägen till orter vid södra Vättern blir betydligt längre än motsvarande landavstånd. Den jämfört med Vänern dubbla höjden över havet med de tidsödande slussningar som följer härmed fördröjer ytterligare kanaltransporterna. Härtill får läggas att issvårigheter kan medföra att kanalen — utan omfattande åtgärder — måste hållas stängd under en del av året.

De angivna förhållandena för enligt utredningen med sig att godsunderlaget från Vätterns omland blir mycket litet. Det kommer huvudsakligen att omfatta massgods som transporteras i sådana kvantiteter att det ger underlag för hela fartygslaster. Nämnvärda transportkostnadsbesparingar kan även då dessa förutsättningar är uppfyllda påräknas.

bara för befraktare med egen hamn eller belägna mycket nära allmän hamn.

Mot bakgrund av bl. a. de redovisade förhållandena gör utredningen en pessimistisk bedömning av de godsmängder som kan vara aktuella för en utbyggd västgötaled. Med utgångspunkt i dessa bedömningar räknar utredningen med en årlig transportkostnadsbesparing på ca 1,5 milj. kr. år 1980 inberäknat förutsedda kanalavgifter. Transportvolymerna och därmed besparingarna antas öka med 3 % per år och skulle år 2000 uppgå till ca 2,5 milj. kr. Häremot ställs den årliga kapitalkostnaden för en utbyggnad på drygt 10 milj. kr.

Vissa remissinstanser anser att utredningen har varit alltför negativ vid sin bedömning av förväntade godskvantiteter. Detta gäller särskilt omfattningen av kanaltransport av oljeprodukter.

Föreningen för inre vattenvägar har bl. a. genom att göra en annan bedömning än utredningen av tänkbara oljetransporter ansett att en utbyggnad skulle vara lönsam. Föreningen har accepterat utredningens bedömningar av den troliga mängden av torrlastgods på en utbyggd kanal. Någon direkttrafik till Europas inland med s. k. europaskepp — som har tagits upp av en del andra remissinstanser — räknar inte föreningen med. Föreningen anser emellertid att betydande kvantiteter olja skulle komma att transporteras på kanalen.

Förutsättningen för att en inlandsled skall komma upp i godsmängder, som motiverar betydande investeringar, är — vilket också har tagits upp av vissa remissinstanser — att den erbjuder påtagliga kostnadsfördelar vid transporter av olja. Länsstyrelsen i Skaraborgs län som i och för sig är positiv till en framtida utbyggnad synes sålunda göra sin inställning till en sådan beroende av om kanalen blir konkurrenskraftig i fråga om oljetransporterna till vätterområdet.

Det bör påpekas att kanaltransporter med olja till södra vätterområdet skulle kräva investeringar i en oljehamn i Jönköping. I yttrandet från Föreningen för inre vattenvägar har bl. a. kostnaderna för en sådan inte beaktats. Som länsstyrelsen i Jönköpings län har påpekat är det svårt att finna ett ur miljösynpunkt godtagbart hamnläge vid Jönköping och dessutom har kommunen enligt utredningen förklarat att den inte är beredd att investera i en ny oljehamn.

Det är självfallet angeläget att man vid valet av transportlösning beaktar miljö-, trafiksäkerhets- och energiskäl. När det gäller oljetransporter till Jönköpingsområdet måste man dock ha i minnet att en eventuell övergång till kanaltransporter av olja — vilket i och för sig utredningen bedömer som osannolikt — skulle innebära en trafikavledning från SJ. Petroleumprodukterna svarar för 25 % av transportarbetet på linjen Falköping—Jönköping och ett bortfall av dessa transporter skulle direkt påverka SJ:s möjligheter att upprätthålla sin service på linjen.

I sammanhanget bör också beaktas de miljöaspekter, som hänger sam-

man med frågan om oljetransporter på Vättern och som bl. a. har påpekats av naturvårdsverket och länsstyrelsen i Jönköpings län. Man kan inte bortse från risken för oljeutsläpp vilket skulle få svåröverskådliga konsekvenser just i Vättern, som är en viktig vattenreservoar, och som efter omfattande åtgärder under senare år nu är på väg att bli en ren sjö. Även om riskerna med oljetransporter med fartyg inte skall överdrivas anser jag att miljöskäl talar mot denna typ av transporter på Vättern.

Sammanfattningsvis anser jag att kanaltransporter av olja inte skulle vara ett bättre alternativ än ett oljetransportsystem med tonvikt på järnvägsbefordran. Det är angeläget att utnyttja de förutsättningar som SJ har att utföra transporter till låg samhällsekonomisk kostnad.

När det gäller att ta ställning till frågan om en utbyggnad av västgötaleden vill jag först allmänt konstatera att hamnarna vid kusten har fått en allt större regional räckvidd. Till detta har inte minst utbyggnaden till större vattendjup bidragit liksom tillkomsten av specialiserade anordningar för lastning och lossning. Kusthamnarnas och även vissa vänerhamnars stora omland medger att små godsmängder från olika företag kan samlastas vid ett utskleppningsställe, vilket ger möjlighet att utnyttja lastkapaciteten hos stora fartyg. Detta ger en fördelaktig transportekonomi, samtidigt som hamnarna kan erbjuda större valfrihet när det gäller destination och tidpunkt för leverans. Godsunderlaget från området öster om Väneren är viktigt för att utnyttja de stora investeringar som har lagts ner på utbyggnad av Trollhätte kanal och vänerhamnarna. Utredningen har inte kunnat påvisa något ekonomiskt utrymme för anläggning och drift av allmänna hamnar och därmed för en mera mångsidig trafik i Vättern. Transportlösningar med kortväga anslutningstransporter med lastbil till större kusthamn alternativt vänerhamn torde väl kunna fylla kraven på samordning och effektivitet från såväl företagsekonomiska som samhällsekonomiska utgångspunkter.

Det bör i sammanhanget påpekas att de godsmängder som utredningen har bedömt skulle komma att gå på en utbyggd Göta kanal — ca 100 000 ton — inte motsvarar mer än 15—20 lastbilar per arbetsdag, fördelade på flera olika vägar. De — utöver de angivna transportkostnadsbesparingarna — positiva samhällseffekterna från miljö-, energi- och trafiksäkerhetssynpunkt eller med hänsyn till försörjningsberedskapen som en utbyggnad skulle föra med sig är därför mycket begränsade.

En utbyggnad av västgötaleden bör enligt olika remissinstanser kunna utföras som beredskapsarbete och därvid begränsas den samhällsekonomiska uppoffringen. Beträffande den samhällsekonomiska effekten är det enligt min mening även i detta fall för såväl regionen som samhället i stort angeläget att jämföra alternativa investeringar, t. ex. i vägnätet. Det finns åtskilliga trafikinvesteringar, som uppvisar bättre samhällsekonomisk lönsamhet.

Som både utredningen och flera remissinstanser har påpekat är Göta kanal — som byggdes i början av 1800-talet — ett av vårt lands förnämsta byggnadsminnesmärken. Den är bl. a. därigenom också en av våra största och internationellt mest kända turistattraktioner. En utbyggnad av västgötaleden skulle innebära bl. a. en kraftig breddning av kanalen, som skulle dels rasera mycket av det gamla byggnadsminnesmärket, dels för ganska lång tid göra miljön torftigare kring kanalen.

Sammanfattningsvis anser jag att — med de bedömningar som f. n. kan göras — det inte nu är motiverat med en utbyggnad av Göta kanals västgötaled. Ett avgörande skäl är 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 samhälls-ekonomiska nytta som utbyggnaden skulle ge. Som bl. a. statskontoret — som i och för sig är negativ till en utbyggnad i dagens läge — har framhållit kan en utbyggnad vara berättigad längre fram om förutsättningarna härför påtagligt skulle ändras. Sådana ändrade förutsättningar är enligt min mening på sikt inte uteslutna med hänsyn till den utveckling som kontinuerligt sker inom transportområdet. Jag tänker då bl. a. på olika former av prämtransporter.

Vissa remissinstanser har pekat på den omfattande utbyggnad av kanalsystemet som sker på kontinenten. En utbyggd Göta kanal skulle möjliggöra direktransport mellan vätterhamnar och kontinenten med specialbyggda kanalfartyg, s. k. europaskepp.

Jag anser att utvecklingen av sådana nya transportlösningar fortlöppande bör följas. En sådan trafik skulle förmodligen kräva en annan typ av utbyggnad av kanalen än som förutsatts av utredningen.

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 min mening med hänsyn till den vikt som frågan bedöms ha för den berörda regionen prövas på regional nivå. Jag anser att det närmast är de berörda landstingen och kommunerna som bör ta initiativ till kompletterande utredningar om intresse härför finns. Skulle så ske är jag positiv till att förorda att staten medverkar vid det tekniska och ekonomiska utredningsarbete som kommer att krävas. Det kan 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. Övervägandena kan också omfatta möjligheterna att på nytt få till stånd en ökad godstrafik på kanalen med dess nuvarande dimensioner.

Jag anser 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. Kanalens stora betydelse som turistattraktion visas inte minst av det ständigt stigande antalet fritidsbåtar

som utnyttjar den. År 1976 uppgick antalet fritidsbåtar som passerade kanalen till nära 5 200. Dessutom går tre passagerarbåtar i regelbunden turisttrafik genom kanalen mellan Stockholm och Göteborg och många turister gör turer med utflyktsbåtar på kortare sträckor av kanalen.

Av utredningen angivna åtgärder för upprustning av kanalen innefattar förstärkning av slussmurar och kajer, rensnings- och muddringsarbeten i kanalen, elektrifiering av samtliga slussportar och tappningsluckor samt iståndsättande av kanalen i övrigt.

Kostnaderna för en sådan upprustning har av utredningen som 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.

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 bör i sammanhanget påpekas 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 kanal bolags intressenter AB — som idag 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 beredd att överlämna kanalaneläggningen m. m. till staten utan ersättning kan konstateras att bolaget i sitt erbjudande inte inkluderar de skogar som köpts med vinstmedel och vars avkastning är avgörande för den nuvarande ekonomin i företaget.

Regeringen har idag bemyndigat mig att tillkalla en särskild utredare för att — i samråd med bl. a. berörda landsting — överväga frågan om huvudmannaskap för driften av Göta kanal och att i anslutning härtill förhandla med berörda intressenter. Jag avser att — om så skulle erfordras — återkomma till riksdagen i denna fråga.

Med hänsyn till angelägenheten att rusta upp kanalen har regeringen — utan att avvakta resultatet av dessa förhandlingar — uppdragit åt sjöfartsverket att projektera en upprustning av kanalen. I den nämnda kostnadsberäkning som sjöfartsverket har gjort har sysselsättningen genom upprustningsarbeten preliminärt beräknats till ca 2 300 manmånader. Det innebär en sysselsättning av nära 100 man under åtta månader per år (perioden 15 september—15 maj) om upprustningen sker under en treårsperiod. En stor del av arbetena kan vara möjliga att utföra med arbetskraft som anvisas av arbetsförmedlingen.

Under förutsättning att en för samhället godtagbar överenskommelse

kan träffas om den fortsatta driften av kanalen bör upprustningsarbetena kunna sättas igång redan i höst. Projektet bör i så fall kunna överlämnas till arbetsmarknadsstyrelsen för att med förtur bedrivs som statligt beredskapsarbete, då sysselsättningsläget kräver det.

Kanalbolaget har — med hänsyn till relationen mellan kostnader och intäkter — föreslagit att västgötaleden skall vara öppen under samma period som östgötaleden, dvs. i princip mellan den 15 maj och den 15 september. Jag avser att föreslå regeringen ett begränsat allmänt öppethållande på västgötaleden. För att inte försämra för den kvarvarande godstrafiken på västgötaleden kommer dock möjlighet att finnas kvar för lastfartyg att passera kanalen även på annan tid.

9 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

att godkänna de riktlinjer för upprustning av Göta kanal, m. m. som jag har förordat.

10 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga det förslag som föredraganden har lagt fram.

