

Motion

1975/76: 1552

av herr Hyltander m. fl.
om utbyggnad av Göta kanals västgötadel

Göta kanal utgjorde vid sin tillkomst ett synnerligen värdefullt tillskott i vårt lands kommunikationsväsen. Med dåtidens fartyg, teknik och transporthastigheter gav tillkomsten av en vattenvägsförbindelse mellan Västerhavet och Östersjön och delsträckorna däremellan stora vinster såväl transportekonomiskt som samhällsekonomiskt.

Tekniken har utvecklats oerhört under den tidrymd av ett och ett halvt sekel som har förflutit sedan dess. Nya transport- och kommunikationsmedel har tillkommit och utvecklats. Vattenvägstransporterna har – speciellt på kontinenten – följt med i utvecklingen med snabbare och mer anpassade fartygstyper samt fler framkomstlinjer genom kanalutbyggnader och djärva slusskonstruktioner.

Vårt land är beträffande Göta kanal och ett utnyttjande av denna en gång så betydelsefulla vattenväg ett undantag. Man har visserligen förbättrat trafikmöjligheterna på Trollhätte kanal och på Södertälje kanal så att större fartyg kan komma in i resp. Väneren och Mälaren med åtföljande vitalisering av dessa regioners näringsliv. Men Göta kanal är oförändrat anpassad till fartygstyper som var aktuella för 150 år sedan – här har ingen modernisering kommit till stånd och inget rationellt utnyttjande av de möjligheter som kanalen erbjuder.

Tanken på en utbyggnad av Göta kanal är inte ny, det gäller då främst västgötadelen och Vätterns förbindelse med Västerhavet. På senare tid fick den form i kanaltrafikutredningen med betänkandet SOU 1967:32, som dock ägnade sig mest åt Trollhätte kanal, för vilken man föreslog utbyggnad, och med en del underliga motiveringar och beräkningar yrkade att västgötadelen av Göta kanal ej skulle byggas ut för modernare fartyg. Någon har sagt att den del av utredningen som handlade om Göta kanals västgötadel tydligen gjordes med vänster hand, och man är nog frestad att instämma.

År 1972 tillsattes landshövding Hjalmarson som utredare av ett upp-rustningsalternativ, men riksdagen beslöt om tilläggsdirektiv där även utbyggnadsalternativet skulle vara med, och 1973 kompletterades utredningen i enlighet härmed. Utredningen lämnade sitt betänkande i mars 1975. Man kan konstatera att även denna utredning lämnar en del övrigt att önska beträffande synsätt på och hedömningar av de samhälls- och företagsekononiska frågorna.

Det verkar som om man fått med en del mindre lyckat arvegods från den förra utredningen och influerats härav. Den har utsatts för en ingående granskning i remissyttrandet från Föreningen för Inre vattenvägar, vilket

biläggs denna motion. Man kommer i detta yttrande till den slutsatsen att vid en samlad ekonomisk bedömning en utbyggnad av Göta kanals västgötadel är försvarbar och föreslår att en sådan kommer till stånd till 4,2 meters djup samt att arbetet bör utföras vid en tidpunkt som är lämplig från allmän sysselsättningssynpunkt.

Befolkningen i de flesta kommuner som berörs sluter upp kring utbyggnadsalternativet, likaså länsstyrelser och landsting i de län som berörs, vilka förordar att utbyggnad sker. Viss medverkan från de senare torde inte heller vara utesluten.

I anslutning till vad som anförts i motionen hemställer vi

att riksdagen beslutar hos regeringen anhålla om förslag till utbyggnad av Göta kanals västgötadel till 4,2 meters djup och andra i sammanhanget erforderliga åtgärder.

Stockholm den 26 januari 1976

GUNNAR HYL TANDER (fp)

KERSTI SWARTZ (fp)

TORKEL LINDAHL (fp)

i Hamburgsund

ROLF WIRTÉN (fp)

LINNEA HÖRLÉN (fp)

SIGFRID LÖFGREN (fp)

ANDERS GERNANDT (c)

SVEN G. ANDERSSON (fp)

i Örebro

SIGVARD KARLEHAGEN (c)

INGEGÄRD FRÆNKEL (fp)

GEORG ÅBERG (fp)

*Bilaga till motion angående utbyggnad
av Göta kanals västgötadel*

Göta Kanals utbyggnad

Till

Kommunikationsdepartementet

Föreningens för Inre Vattenvägar remissyttrande över "Utredning om utbyggnad av Göta Kanals västgötadel" (Ds K 1975:3)

Yttrandets uppläggnig

Utredningen har delat sin analys i två delar: En övervägande företags-ekonomisk del, som behandlas i kapitlen 5 och 6, och en samhällsekonomisk analys av problemet i kapitel 7. I båda fallen avser analysen differensen mellan en begränsad upprustning av kanalens västgötadel och i första hand en fördjupning av samma kanaldel från 2,8 meter till ca 4,2 meter. Utredningen synes ha förutsatt att kanalens öppethållande skall ansluta sig till nuvarande praxis med en viss stängning under vintern. FIV ansluter sitt yttrande till utredningens uppläggnig.

Enligt 1963 års trafikpolitiska beslut skall de olika trafikmedlen vart för sig bära sina kostnader och konkurrera på lika villkor. Därutöver skall viss hänsyn tas till samhällsekonomin. Den föreliggande utredningen om en eventuell utbyggnad av Göta Kanals västgötadel skall här av FIV bedömas enligt dessa principer.

Detta yttrande är upplagt som en samhällsekonomisk bedömning av kanalutbyggnaden. Bedömningen genomförs i tre steg:

1. En företagsekonomisk bedömning av utbyggnadens ekonomiska konsekvenser för kanalbolaget.
2. En samhällsekonomisk bedömning, där den företagsekonomiska kalkylen korrigeras och kompletteras med sådana ekonomiska konsekvenser för samhället i dess helhet, som kan uttryckas i pengar.
3. En diskussion av utbyggnadens följder för samhällets övriga mål.

En fullständig kalkyl genomförs i yttrandet. I brist på dataunderlag för kalkylen har en rad antaganden måst göras. Kalkylen skall därför betraktas som *dels* ett sätt att presentera den principiella metodik som enligt FIV bör användas vid analys av investeringsprojekt liknande det nu aktuella, *dels* ett räkneexempel, där rimligheten av slutresultatet måste bedömas utifrån realismen i de antaganden som ligger till grund för det.

Granskning av utredningen

I. Den företagsekonomiska kalkylen i kapitel 5

Utredningens första del vill främst "visa de besparingar i transportkostnader som tillgången till en utbyggd kanalled mellan Väneren och Vättern skulle innebära för berörda trafikanter inom Vätternområdet" (s. 58). Att på detta sätt utgå från den verkliga transportkostnadsbesparingen för gods- trafikanterna finner FIV vara principiellt riktigt. Utredningen uppskattar denna besparing år 1980 vid en kanalfördjupning till en lastförmåga av ca 1 500 ton till ca 1 mkr (s. 78), varvid man räknat med ca 0,2 mkr högre kanalavgifter per år än för närvarande.

I den rent företagsekonomiska kalkylen skulle man ha räknat med de kanalavgifter som kanalbolaget skulle kunnat beräknas få. Dessa skulle bli något mindre än varutrafikanternas transportkostnadsdifferens, eftersom kanalbolaget inte rimligen kan sätta avgifterna fullt så högt. Ett rimligt antagande synes vara att kanalföretaget kan tillgodogöra sig ca 75 % av trafikanternas transportkostnadsbesparing.

Utredningen räknar med en merkostnad av 8,9 mkr per år för fördjupningen. Om utredningens siffror vore riktiga skulle en fördjupning av Göta Kanals västgötaled kosta ungefär tio gånger mer än den transportkostnadsbesparing som väntas uppkomma för trafikanterna. Siffrorna ger emellertid en felaktig bild.

Kanalbolagets intäkter år 1980 från godstrafiken

Torrlastgods

Utredningen beräknar (s. 78) att den totala transportkostnadsbesparing som en utbyggnad av kanalen till 1 500 tons fartyg kan medföra för trafikanter med torrlastgods uppgår till 0,75 mkr. FIV accepterar denna beräkning. Enligt ovan skulle kanalföretaget kunna tillgodogöra sig ca 0,6 mkr därav.

Utredningen har (s. 63) angivit investeringsbeloppet för "Vätternfartyg" till 9,5 mkr 1974. FIV vill i sammanhanget påpeka att liknande fartyg år 1975 levererats för DM 2,8 å 3,0 milj., vilket motsvarar ca 5,0 mkr, dvs. föga mer än hälften av utredningens siffra. Konsekvensen härav synes bli att ca 8 kr. av den av utredningen på s. 64 beräknade merkostnaden på 10 kr. per ton för direkt sjötransport av slig från Vättern försvinner.

Oljeprodukter

Volymberäkningen för oljor är av speciellt intresse, därför att olja ovedersägligen utgör huvudvaruslaget på inre vattenvägar i Sverige. Utredningens utgång från en totalförbrukning av olja 1980 på 1,2 miljoner ton, vilken

beräknats av utredningen Olja i rör (SOU 1970:57). Denna siffra uppges inte innefatta bensin. Utan motivering anger sedan utredningen att endast de 700 000 ton som beräknas användas i själva kustkommunerna är av intresse (s. 55). Utredningen söker sedan bedöma hur stor del av de 700 000 tonnen som kan väntas gå med båt i en fördjupad kanal.

Utredningen finner att endast 25 000 ton oljeprodukter med lönsamhet kan transporteras på kanalen och att trafikantvinsten därav uppgår till 0,25 milj. kr. (sid. 77–78). Denna slutsats synes icke vara helt invändningsfri.

Schematiskt kan man räkna med två huvuddestinationer för oljeprodukter till Vätternområdet – Jönköping och Motala. Oljan kommer från olika raffinerier av vilka två är belägna i Göteborg och några på kontinenten eller i England. Från de senare synes det vara naturligt att transportera oljan med större fartyg till Göteborg, alternativt Norrköping, och där lasta om. Vidare finns några raffinaderier på mindre avstånd – Gulfs vid Stigsnes i Danmark, Essos vid Slagen i Norge, OK:s vid Brofjorden, kanske även Norsk Hydros vid Mongstad. Från dessa synes det efter en utbyggnad av västgötaleden vara möjligt att försörja Vätternregionen antingen med direkttransporter eller med omlastning.

För olika kombinationer av avsändningsort kan nu följande transportkostnadskalkyler uppställas.

Göteborg–Jönköping

För transport med 1 500 tons fartyg har nu utredningen angivit kostnaden till 24:50 kr/ton, varav 18 kr. avser fartygskostnader. FIV har med utredningens egna detaljerade siffror beräknat fartygskostnaderna till motsvarande kostnader Göteborg–Karlstad, 11:50 kr./ton, plus 6 kr./ton merkostnad, dvs. 17:50 kr./ton. För terminalkostnaden i Jönköping har FIV föredragit att använda det belopp som utredningen anger för Göteborg, 2 kr./ton, eftersom den av utredningen använda siffran, 2:50 kr./ton, som är hämtad från Karlstad, betraktas som hög. Eftersom trafikanter till Vättern erlägger lägre avgifter i Trollhätte kanal än trafikanter till Väneren, har FIV vidare reducerat den av utredningen använda siffran, 4 kr./ton, som avser transporter till Karlstad, till 3 kr./ton FIV kommer därmed fram till en kostnad för fartygstransport av olja Göteborg–Jönköping på 22:50 kr./ton, dvs. 2 kr./ton mindre än utredningens siffra.

Den angivna järnvägsfrakten, 16 kr./ton inklusive lastning och lossning, avser mottagare av 300 000 ton/år, och frakten anges av utredningen bli högre för mottagare av mindre kvantiteter. I sammanhanget kan nämnas att den i dag största mottagaren i Jönköping, Munksjö AB, tar emot 40 000 ton/år. Dock är skillnaden mellan kostnaderna för fartygs- och järnvägstransport så stor att fartygen icke synes kunna konkurrera om dessa transporter.

Brofjorden (m. fl.)—Jönköping

För transport med 1 500 tons fartyg har utredningen angivit kostnaden till 28 kr./ton, dvs. 3:50 kr./ton mer än från Göteborg. Ökningen hänförs sig helt till fartygskostnaderna. FIV finner med stöd av fraktnoteringar till Karlstad från Göteborg och Brofjorden skillnaden mellan fartygskostnader vara endast 1:50 kr./ton. Med ovan redovisade avvikelser från utredningens siffror kommer FIV fram till en total kostnad för fartygstransport Brofjorden—Jönköping på 24 kr./ton.

För alternativet med omlastning i Göteborg från större fartyg till järnväg har utredningen beräknat kostnaden till 26 kr./ton, varav 16 kr./ton avser järnvägsfrakt under tidigare angivna förutsättningar.

FIV drar av denna kalkyl slutsatsen att transportererna Brofjorden—Jönköping lämpligen bör gå med direktbåt. Det synes bli 2 kr./ton billigare via kanalen för mycket stora kvantiteter och mer vid lägre volymer. Beträffande övriga raffinaderier på halvlångt avstånd får reservation göras för att en längre sjötransportsträcka utanför Göteborg kan inverka till omlastningsalternativets förmån.

Göteborg—Motala

För transport med 1 500 tons fartyg blir fartygskostnaden enligt utredningen 1:50 kr./ton lägre än till Jönköping, vilket enligt FIV:s beräkning ovan blir 16 kr./ton. Till detta kommer 2 kr./ton lossningskostnader i Motala samt enligt ovan 3 kr./ton umgälder i Trollhätte kanal, vilket ger en total kostnad av 21 kr./ton.

Vid omlastning i Norrköping från större fartyg till bil blir kostnaderna per ton fartygsfrakt 11:50 plus lossning i Norrköping 2 kr. plus mellanlagring i Norrköping 2 kr. plus lastning i Norrköping 2 kr. plus bilfrakt 10:50 kr. plus lossning i Motala 2 kr., dvs. totalt 30 kr./ton.

Medan utredningen kommer fram till en besparing, räknat till depå Motala, på 1:50 kr./ton vid kanalfrakt, kommer FIV enligt ovanstående kalkyl alltså fram till en besparing på 9 kr./ton.

Brofjorden—Motala

Vid omlastning i Norrköping blir den totala transportkostnaden till Motala enligt utredningen 0:60 kr./ton högre från Brofjorden än från Göteborg. Med kanalfartyg blir totalkostnaden enligt FIV:s ovan angivna siffror 1:50 kr./ton högre från Brofjorden. Besparingen vid kanalfrakt, som från Göteborg var 9 kr./ton, reduceras alltså till ca 8 kr./ton från Brofjorden.

I dessa beräkningar har förutsatts att kunderna i Motala försörjs via depå i Motala. Om de vid Norrköpingsalternativet kan få direkt billeverans från Norrköping, minskas kostnadsskillnaden mellan alternativen med 4 kr./ton

(för bortfallen lastning och lossning i Motala). Även då skulle dock Motalas trafikgräns komma att gå 15 å 20 km öster om staden.

Kalkylen visar att leverans till Motala från Göteborg eller Brofjorden är lönsammast per kanalfartyg. Detta synes knappast ägnat att förvåna mot bakgrund av att utredningen funnit en möjlig transportkostnadsbesparing på 10 kr./ton för olja till Hammar, som ligger ganska nära Motala.

Sammanfattningsvis synes alltså dessa kalkyler göra sannolikt att kanaltransport kan konkurrera om oljetransporterna till Motala samt om oljetransporterna till Jönköping från Brofjorden m. fl. närbelägna raffinaderier. I brist på information om oljebolagens marknadsandelar i Vätternregionen räknar FIV med att de kvantiteter som kan komma ifråga för kanaltransport är 150 000 ton till Jönköping, 100 000 till Motala samt 25 000 ton till Hammar. Transportkostnadsbesparingen för trafikanterna sätts av FIV till 2 kr./ton i Jönköping och i genomsnitt 6 kr./ton i Motala, medan utredningen kommit fram till 10 kr./ton i Hammar. Ca 275 000 ton olja skulle alltså transporteras på kanalen, och den totala transportkostnadsbesparingen skulle uppgå till 1,15 milj. kr. Kanalföretaget antas kunna tillgodogöra sig 0,9 milj. kr. härav.

Om kanalen dimensionerades för 3 500 tons fartyg skulle kanalfartygens undervägskostnader per ton kunna sänkas med ungefär en tredjedel, ca 5 kr., vilket skulle betyda att en avsevärt större kvantitet, 7 å 800 000 ton, med fördel skulle kunna transporteras kanalvägen. Detta skulle öka kanalföretagets intäkter med ca 2,5 milj. kr. Samtidigt skulle dock investeringsbeloppet öka med ca 200 milj. kr., vilket gör detta utbyggnadsalternativ orealistiskt.

Totala intäkter år 1980 av godstrafiken

En utbyggnad för 1 500 tons fartyg skulle enligt ovan ge kanalföretaget intäkter år 1980 på 0,6 milj. kr. för torrlastgoods och 0,9 milj. kr. för olja, eller tillsammans 1,5 milj. kr.

Kanalbolagets intäkter år 1980 från turisttrafiken

Fritidsbåttrafiken på Göta kanal har under den senaste femtonårsperioden ökat i tämligen jämn takt med i genomsnitt i det närmaste 10 % per år (mätt i antal båtar; se FIV:s årliga statistik över trafikresultatet vid kanalföretagen). Det synes vara rimligt att förutsätta en fortsatt snabb ökning. Med nuvarande ökningstakt skulle antalet passerande fritidsbåtar som 1974 var 3 500 stycken 1980 ha vuxit till ca 6 000 stycken och 1990 till ca 15 000 stycken – förutsatt att kanalen har kapacitet härför. Redan nu kan tendenser ses till köbildning under högsommaren.

Flaskhalsen är slusstrappan vid Berg på kanalens östgötaled, och den skulle alltså finnas kvar även efter en utbyggnad av västgötaleden. En utbyggnad

skulle dock minska genomgångstiden och öka omväxlingen, varför den torde leda till en ökning i trafiken. FIV förutsätter därför att fritidshåttrafiken fortsätter att öka i oförändrad takt fram till 1980 och blir 20 % större på en utbyggd kanal. Denna förutsättning får till konsekvens att utbyggnadsalternativet vid en jämförelse med upprustningsalternativet kan gottskrivas merintäkter från fritidsbåtar år 1980 på 0,2 milj. kr.

Beträffande passagerarbåttrafiken synes det orealistiskt att tro att en utbyggnad skulle medföra några ökade intäkter för kanalbolaget. Differenskalkylen behöver därför inte beakta passagerarbåttrafiken.

Kanalbolagets intäkter under kanalens användningstid från godstrafiken

Utredningen räknar med en användningstid för kanalen på 40 år (sid. 84). I en företagsekonomisk kalkyl skall de löpande intäkter som uppstår för kanalbolaget under denna tid ställas mot investeringskostnaderna och de löpande kostnaderna. Detta gör utredningen i kapitel 6. FIV vill dock peka på tre principiella fel som utredningen gör i detta sammanhang.

För det första har utredningen räknat med en kalkylräntesats av 7,25 %, dvs. nuvarande statliga normallåneränta. Denna räntesats är emellertid uppenbart påverkad av senare års inflation. I en kalkyl som i övrigt bygger på förutsättningen om stabila priser bör räntesatsen principiellt reduceras. FIV finner 5 % vara en mer rimlig kalkylräntesats.

För det andra har utredningen i sin kalkyl förutsatt att trafikanternas årliga transportkostnadsbesparingar förblir desamma under kanalens hela användningstid som under det första användningsåret, dvs. 1980. Den allmänna erfarenheten är att trafikvolymen växer för varje år. Internationellt sett synes det numera vara vedertaget att man i trafikinvesteringkalkyler av detta slag räknar med en årlig ökningsfaktor (jfr t. ex. rapporter från US Water Resource Council från senare år). Om utredningen t. ex. räknat med 3 % årlig ökning, skulle den genomsnittliga årliga kostnadsbesparingen för trafikanterna vid kalkylräntan 5 % ha blivit 60 % större än 1980 års siffra.

För det tredje är det regel vid internationella kalkyler över trafikinvesteringar att man räknar med ett tillägg för genererad trafik genom trafikförbättringen som sådan. (Jfr t. ex. kalkylen för en planerad tunnel under Engelska kanalen eller moderna amerikanska kalkyler). Det är icke logiskt hållbart att hävda att ingen sådan ökning uppstår. En seriös diskussion av en kanalfördjupnings långsiktiga effekter på näringslivet i Vätternområdet borde ha varit en central punkt i utredningen. FIV vill i detta sammanhang särskilt peka på de negativa regionala effekter som kan följa av en utebliven utbyggnad. Detta skulle innebära en *relativt* sett försämrade transportförsörjning för Vätternregionen, och medföra försämrade konkurrensmöjligheter för dess företag. Ett par exempel härpå kan anföras. Motala Verkstad har på senare år fått släppa vissa betydelsefulla delar av sitt tidigare pro-

duksortiment, därför att utvecklingen lett till allt större produktenheter som man över huvud taget inte kan transportera landvägen, inte heller med de fartyg som kan trafikera den nuvarande kanalen. Hammars Glasbruk har uttömt de lokala tillgångarna av sand på Vätterns botten och tar nu sitt behov från Baskarp, där dock sanden inte har den rätta kemiska sammansättningen. Man skulle behöva hämta sand från Skåne, men kostnaderna härför är alltför stora om kanalen inte byggs ut. Detta är två exempel på att näringslivets konkurrensförmåga förändras över tiden. Samhällets mål beträffande den regionala inkomstfördelningen kan i sådana fall göra det önskvärt att förebygga nedläggningar och andra svåra omställningsproblem genom att öka företagens konkurrensförmåga, t. ex. genom att förbättra transportmöjligheterna för råvaror och produkter.

FIV har inte i detalj kunnat analysera frågan om genererad trafik. Antar man emellertid att i genomsnitt under kanalens användningstid 25 % ny trafik genereras, och enligt gängse standard räknar trafikvinsten för denna del till hälften av besparingen per ton för övrig trafik, ökas den årliga trafikvinsten med ytterligare 10–15 %.

Med ovan angivna utgångsdata: intäkter 1980 på 1,5 milj. kr. plus intäkter från genererad ny trafik, 3 % årlig tillväxt i trafiken samt 5 % kalkylränta, blir det diskonterade nuvärdet av kanalbolagets intäkter från godstrafiken under kanalens användningstid ca 46,0 milj. kr.

Kanalbolagets intäkter under kanalens användningstid från turisttrafiken

Såsom ovan redovisats antar FIV att fritidsbåttrafiken fortsätter att växa med oförändrad takt, i det närmaste 10 % per år. Vissa specialarrangemang vid Berg skulle sannolikt göra det möjligt att klara den ökade trafikvolymen (trailertransport förbi slustrappan eller tvåskiftsbemanning vid slussarna).

Merintäkterna från fritidsbåtarna för en utbyggd kanal skulle, uttryckta i 1973 års penningvärde, uppgå till ca 0,2 milj. kr 1980. Det torde inte vara realistiskt att räkna med någon större ökning i detta belopp under senare år.

Den merintäkt som i differenskalkylen skall gottskrivas utbyggnaden blir vid kalkylräntan 5 % ca 3,5 milj. kr.

Kanalbolagets kalkylresultat

Nuvärdet av kanalbolagets merintäkter till följd av en utbyggnad av kanalen uppgår enligt ovan till $46,0 + 3,5 = 49,5$ milj. kr.

Mot denna skall i differenskalkylen ställas investeringskostnaden och nuvärdet av de löpande kostnaderna. De senare kan enligt utredningen (sid. 83) betraktas som neutrala för upprustnings- och utbyggnadsalternativen och kommer därför inte in i en differenskalkyl. Investeringen uppgår för upprustningen till 19 milj. kr. i 1970 års prisnivå, vilket motsvarar ca 30

milj. kr. i 1974 års prisnivå, och för utbyggnaden till 150 milj. kr. i 1974 års prisnivå. Det är differensen mellan 30 och 150 milj. kr., dvs. 120 milj. kr. som skall ställas mot nuvärdet av merintäkterna, dvs. 49,5 milj. kr.

Även om resultatet av ovanstående kalkyl måste förses med osäkerhetsmarginaler till följd av de många antaganden som måst göras i avsaknad av exakt informationsunderlag, delar FIV utredningens uppfattning att en utbyggnad av Göta Kanals västgötaled är företagsekonomiskt olönsam. FIV:s kritik mot utredningen på denna punkt avser därför inte dess slutsats utan dess beräkningsmetoder.

II. Den samhällsekonomiska kalkylen i kapitel 7

Utredningen hävdar till en början att en enhetlig samhällsekonomisk utvärderingsmetodik saknas. FIV vill påpeka att trafikinvesteringar liknande den aktuella sedan länge varit föremål för samhällsekonomisk kalkylering på många håll i utlandet. Särskilt i USA har ett stort antal kalkyler utförts och en livlig principiell diskussion av deras metodik förekommit. FIV finner det beklagligt att icke utredningen försökt anknyta sina beräkningar till denna existerande metodik.

Med anledning härav kommer FIV i det följande att ansluta till aktuella tendenser i internationell samhällsekonomisk kalkylering av transportinvesteringar för att visa hur principiellt sett en samhällsekonomisk kalkyl av den aktuella investeringen i Göta Kanal enligt vår mening borde ha genomförts för att kunna vara en hjälp vid den praktiskt politiska bedömningen. De lösa funderingar som utredningen sammanfört i kapitel 7 är enligt FIV:s åsikt icke godtagbara som grund för en seriös samhällsekonomisk bedömning.

Enligt FIV:s mening bör den samhällsekonomiska kalkylen utgå från den tidigare behandlade företagsekonomiska kalkylen och i sin första del utgöra en diskussion av om, och i så fall hur, de penningbelopp som ingår i denna kalkyl behöver ändras eller kompletteras för att ge ett korrektare uttryck för investeringens samhällsekonomiska konsekvenser. I sin andra del bör den samhällsekonomiska kalkylen ta upp de mest väsentliga icke-ekonomiska konsekvenser som kanalinvesteringen kan tänkas medföra (t. ex. på regional inkomstfördelning, försvar, individens känslor av välbefinnande).

I enlighet härmed kommer vi först att diskutera korrigeringar och kompletteringar i pengar av den tidigare kalkylen och därvid i tur och ordning behandla dess tre delar: investeringens kostnader och drift, konsekvenser för godstransporterna och konsekvenser för persontrafiken.

Investeringens kostnader och drift

Någon anledning att av samhällsekonomiska skäl frångå de i den företagsekonomiska kalkylen beräknade kostnaderna anser FIV inte föreligga,

om utbyggnaden sker under högkonjunktur med full sysselsättning. Om däremot utbyggnaden sker under lågkonjunktur, blir situationen en annan. En stor del av uthyggnadsarbetena torde nämligen vara väl lämpade som s. k. beredskapsarbeten, dels på grund av arbetenas tekniska karaktär, dels därför att de för att så litet som möjligt störa kanaltrafiken lämpligen bör utföras vintertid, då anläggningsbranschen har lågsäsong. Om en viss andel av utbyggnadsarbetena utförs som beredskapsarbeten, vilket innebär att man använder eljest outnyttjade resurser, skall i den samhällsekonomiska kalkylen investeringskostnaderna reduceras i motsvarande mån. Detta reducerar även de krav som behöver ställas på de kapitaliserade trafikintäkterna från uthyggnaden för att denna skall vara fördelaktig. FIV finner utredningens behandling av denna fråga (sid. 89-90) otillfredsställande.

Godstransporterna

I den företagsekonomiska kalkylen räknades med de verkliga godsinkomsterna för kanalbolaget. Såsom tidigare nämnts anses kanal företaget kunna tillgodogöra sig 70-80 % av trafikanternas transportkostnadsbesparing. I en samhällsekonomisk kalkyl bör trafikanternas hela transportkostnadsbesparing ingå. Den i den företagsekonomiska kalkylen från dragna andelen måste därför åter tilläggas med ett nuvärde av ca 16 milj. kr.

Kalkylen över transportkostnadsbesparingar i kapitel 5 innehåller kostnader för a) fartygstransporter, b) vägtransporter, c) järnvägstransporter och d) hamnar och kanaler som ligger utanför den aktuella investeringen. FIV anser att de däri ingående kostnaderna i kronor bör granskas ur synpunkten av om de kan behöva korrigeras från samhällsekonomisk synpunkt.

Vi skall här först ta upp *fartygskostnaderna*. Det är välkänt att konkurrensen mellan fartyg är hård och deras fraktsatser kan därför med fog förutsättas ansluta till deras kostnader och icke erfordra någon samhällsekonomisk korrigering. Däremot kan de kanal- och hamnavgifter som erläggs av rederier och varuägare tänkas behöva korrigeras från samhällsekonomisk synpunkt, vilket diskuteras nedan.

Väggkostnaderna behandlas på sid. 94-95. Utredningen gör därvid det förvånande uttalandet att "lastbilarna för närvarande icke bär sina väggkostnader". En annan offentlig utredning, SOU 1973:32, Vägtrafiken - kostnader och avgifter, har nyligen kommit till slutsatsen att detta icke kan påvisas. Om bilarna verkligen icke bär sina skäliga kostnader, skulle detta för övrigt innebära att vägtransportkostnaderna i den företagsekonomiska kalkylen blivit för låga, dvs. att kanalinvesteringens lönsamhet borde uppjusteras i motsvarande mån. Möjligen kan utredningens uttalande på sid. 95 tolkas så att den anser att 1:30 kr./ton kanalgoods, dvs. 130 000 kr/år, bör tillgodoräknas kanalinvesteringen som en samhällsekonomisk justering av detta skäl.

Väggkostnaderna skulle dessutom enligt utredningen, sid 96 ff, behöva

korrigeras, om det faktiska priset på drivmedel är för lågt med hänsyn till världsmarknadssituationen för energi. Utredningen gör kommentarer härom under rubriken "Drivmedelsbesparing" och finner, på sid. 98, differensen vara 300 kbm. På ett för FIV obegripligt sätt antar utredningen sedan, att det faktiska pris som legat till grund för den företagsekonomiska kalkylen är 400 kr./ton lägre än det korrekta världsmarknadspriset. FIV misstänker att utredningen gjort ett logiskt misstag genom att förväxla marknadspris med differensen till ett korrekt pris. Om ett "korrekt" världshandelspris vore ca 800 kr./ton skulle man dock komma till utredningens slutsats att kanalinvesteringen borde tillföras ytterligare 120 000 kr./år.

Den tredje punkten i vägstnaderna som skulle kunna tänkas behöva korrigeras är extrainvesteringar i vägar för att klara de tunga transporter som skulle erfordras för t. ex. sligtransporterna till Otterbäcken, och vilka kostnader skulle kunna tänkas i verkligheten vara större än den genomsnittliga kostnad som debiteras bilarna i form av fordons- och drivmedels-skatter. På sid. 65 uppges att vägmyndigheterna inte anser att några extra väginvesteringar skulle erfordras. Tillgängliga uppgifter om de aktuella vägarnas standard och beskaffenhet efter detta års sligtransporter pekar dock i annan riktning. FIV har svårt att tro annat än att en samhällsekonomisk kostnad högre än genomsnittet måste uppstå på denna väg.

Sammanfattningsvis har vi uppfattat utredningen så att den vill tillgodoskriva kanalinvesteringen ca 250 000 kr./år för korrigering av vägtransportkostnaderna. Då är dock inte någon fördyring av väginvesteringarna på grund av den tyngre trafiken medräknad. Beloppet hänför sig vidare till den av utredningen beräknade godsmängden 100 000 ton. FIV har ovan kommit fram till att ca 200 000 ton gods skulle överföras från väg till kanal, vilket höjer beloppet till 500 000 kr. Med 40 års livslängd, 3 % årlig trafikvolymökning och 5 % kalkylränta ger detta ett nuvärde av ca 13,5 milj. kr. I brist på grundligare analyser använder vi detta värde som samhällsekonomisk korrigeringspost för vägtransporter.

Nästa tunga post som kan behöva korrigeras i den samhällsekonomiska kalkylen är *järnvägsfrakterna*. Är SJ:s samhällsekonomiska kostnad för den berörda trafiken, och då främst för oljetransporter från Göteborg till Jönköping, godtagbart uttryckta genom de i den företagsekonomiska analysen antagna frakterna? FIV hänvisar här till internationell diskussion av detta principiella problem.

I detta fall gäller frågan transporter år 1980 av den del av 1,2 miljoner ton olja som kan gå med SJ. Den volym som diskuteras är 250 000 ä 750 000 ton år 1980 med en årlig ökning på 3 % och transporter under 40 år framåt. Transporter av denna omfattning kommer att medföra en stor relativ ökning av de totala järnvägstransporterna på berörda linjer. Kommer detta att framtvinga nya järnvägsinvesteringar, varigenom den marginella samhällsekonomiska kostnaden för oljetransporterna på järnväg skulle bli större än SJ:s i den tidigare företagsekonomiska kalkylen använda frakter? I så fall skulle

avgiften behöva uppräknas i en samhällsekonomisk kalkyl. FIV har inte tillgång till något tekniskt underlag för att bedöma denna fråga, men en investering på 20 milj. kr. förefaller inte otänkbar. Om SJ:s andel av oljetransporterna skulle bli 33 %, motsvarar detta vid 3 % årlig trafikvolymökning och 5 % kalkylränta knappt 2 kr./ton fraktad olja. Råkeexemplet visar att denna post kan slå tungt i den samhällsekonomiska kalkylen. Det är enligt FIV:s åsikt anmärkningsvärt att utredningen helt förbisett den i sin diskussion.

Den tredje tunga posten i korrigeringen av kalkylen är *hamnkostnaderna och kanalkostnader* utanför Göta Kanals västgötaled. Utredningen diskuterar endast hamnkostnaderna i Norrköping och Motala vid landtransport av olja (sid. 90). FIV finner utredningens slutsats på denna punkt felaktig. Eftersom ingen motivering ges för utredningens ståndpunkt är det omöjligt att sakligt bemöta den, men FIV ställer frågan vilket rimligt skäl det kan finnas att tro att hamntaxor i Norrköping skulle vara högre än de långsiktiga samhällskostnaderna?

Till utredningens korrigeringar vill FIV däremot lägga en som vi tycker befogad korrigerig avseende kanalavgifterna i Trollhätte kanal för den trafik som tack vare en fördjupad västgötaled skulle komma att utnyttja Trollhätte kanal men eljest söka sig andra vägar. Eftersom Trollhätte kanal är en investering som redan gjorts och har utnyttjad kapacitet kan man med skäl hävda att den samhällsekonomiska kostnaden för ifrågavarande marginella trafikökning är obetydlig, medan den företagsekonomiska kalkylen innefattade avgifter på Trollhätte kanal av ca 1 kr./ton. En beräkning av tyngden av denna korrigeringspost förutsätter en ingående analys över den trafikdifferens som skulle uppstå i Trollhätte kanal till följd av olika alternativa beslut om investering i västgötaleden. FIV har inte kunnat föra detta men anser det motiverat att bl. a. räkna med en betydande oljetrafik. Som ett räkneexempel kan man ta 300 000 ton gods år 1980. 1 kr./ton ger en besparing av 0,3 milj. kr. att tillgodoräknas kanalinvesteringen. Nuvärdet härav vid 3 % årlig trafiktillväxt och 5 % kalkylränta blir ca 8,1 milj. kr.

Härmed har FIV slutfört diskussionen av erforderliga samhällsekonomiska *korrigeringar* av den företagsekonomiska kalkylen. FIV vill i detta sammanhang framhålla att den samhällsekonomiska skäligheten av den diskuterade fördjupningen av kanalens västgötaled icke kan framkomma förrän som slutresultat av hela den samhällsekonomiska kalkylen. Huvudproblemet för kalkylen är just denna bedömning. Det är därför meningslöst att, som utredningen gör, gå efter annan påstå att den avgift på 4 kr./ton som använts är samhällsekonomiskt för låg (jfr sid. 87, 95, 96), eftersom detta är vad kalkylen skall visa vara rätt eller fel.

FIV övergår nu till att diskutera det eventuella behovet av *kompletteringar* av den företagsekonomiska kalkylen. Poster som ofta brukar tas upp i detta sammanhang i internationellt refererade trafikinvesteringskalkyler är tra-

fikolyckor, tidsbesparingar för personer, oljeskador och vissa effekter av buller i den mån de påverkar resursanvändningen och därmed kan beräknas i pengar.

Utredningen behandlar *trafikolyckorna* på sid. 98 ff. Även om Trafiksäkerhetsverket inte ansett sig kunna sätta ett statistiskt signifikant värde på sambandet mellan trafikolyckorna och den tunga biltrafiken, förefaller det FIV ostridigt att den tunga lastbilstrafiken, som det här nästan enbart rör sig om, medför ökade olycksfallsrisker som skulle falla bort vid kanaltransport. Trots sin osäkerhet om sambanden synes utredningen vilja gottskrivna kanalinvesteringen 0,2 milj. kr./år härför. FIV utgår från att utredningen därvid avdragit de försäkringspremier som redan ingår i bilfrakterna i den företagsekonomiska kalkylen så att beloppet 0,2 milj. kr. är en samhällsekonomisk justering. Beräknat på FIV:s godskvantitet stiger beloppet till 0,4 milj. kr.

Den ökade lastbilstrafiken medför inte endast trafikolyckor utan också en *reduktion av körhastigheten* för övrig trafik, särskilt personbilar. Det är numera vanligt att storleken av den resulterande tidsförlusten för sådana trafikanter beräknas genom simulering på datamaskin av trafikflöden och köbildningen och att dess värde upptas som en tillkommande samhällsekonomisk kostnad. Beloppet visar sig ofta vara betydande. FIV konstaterar att utredningen förbisettt denna post, som med säkerhet skulle ge ett ytterligare plusvärde för kanalinvesteringen. I räkneexemplet har vi satt upp 0,4 milj. kr./år härför men betonar att en grundlig analys erfordras.

Oljeskador behandlas av utredningen på sid. 101. Utredningen tycks förutsätta såsom självklart att skaderisken skulle vara större vid kanaltransport än vid bil- eller järnvägstransport. FIV bestrider detta och hänvisar till fördrag och diskussion härom vid Sjöfartsriksdagen i Gävle år 1972 (tryckta bl. a. i Meddelanden från FIV nr 4/1972). I räkneexemplet har FIV därför satt värdet till 0 kr.

Bullret ökar genom ökad biltrafik. En värdering av denna effekt i pengar är svår att göra. även om man i den kända utredningen om Londons tredje flygplats genomfört en sådan beräkning som anger betydande kostnadsbelopp. Något underlag för en värdering av bullereffekterna av den nu aktuella kanalinvesteringen finns tyvärr ej. FIV har därför ej ansett sig kunna ange ett värde i pengar härför.

Efter denna genomgång kan FIV nu göra följande *sammanfattning* av den samhällsekonomiska korrigeringen av den företagsekonomiska kalkylens beräkning för godstransporter (alla värden har angivits i nuvärde 1980 med 5 % kalkylränta):

	+ respektive	
	- för kanal-	
	investering	
Korrigerig av		
Transportkostnadsbesparingen	+ 16,0 milj. kr.	
Kalkylens vägkostnader	}	
Bilismens kostnadsansvar		
Orealistiskt oljepris i Sverige		+ 13,5 milj. kr
Väginvesteringar över genomsnitt		
Järnvägens frakter		
För lågt beräknade investeringskostnader	+ 20,0 milj. kr.	
Hamnkostnader		
Avgifter Trollhätte kanal	+ 8,1 milj. kr	
Komplettering för		
Färre trafikolyckor	+ 7,0 milj. kr.	
Tidsförluster för andra resande	+ 7,0 milj. kr.	
Oljeskador	0	
Buller	0	
Summa	ca 71,6 milj. kr.	

Turisttrafiken

I internationella kalkyler av detta slag finner man numera ofta samhälls-ekonomiska korrigeringar för att beakta att en kanalresa med fritidsbåt kan ha ett betydligt större värde för båtresenären än den avgift som de betalar till kanalbolaget. I analogi med resongemanget beträffande godstrafiken kan man i denna differenskalkyl addera ca 25 % av kanal företagets merintäkter från turisttrafiken. Enligt ovan var dessa år 1980 0,2 milj. kr. uttryckt i 1973 års penningvärde. Med 5 % kalkylränta blir nuvärdet av tilläggs-posten ca 0,9 milj. kr.

Sammanfattning

Vi kan nu sammanfatta det resultat som den samhälls-ekonomiska kor-rigeringen och kompletteringen givit:

Merinvestering enligt den företagsekonomiska kalkylen	120 milj. kr.
Avgår: Nuvärde av intäkter från gods- och tu-risttrafik enligt den företagsekonomis-ka kalkylen	49,5 milj. kr.
Underskott enligt den företagsekonomiska kalkylen	70,5 milj. kr.

Avgår: Samhällesekonomisk korrigering för godstrafiken.....	<u>72 milj. kr.</u>
Kvarstår överskott.....	1,5 milj. kr.
Tillkommer samhällsekonomisk korrigering för turisttrafiken	<u>0,9 milj. kr.</u>
Kvarstår överskott.....	2,4 milj. kr.

Den samhällsekonomiska kalkylen för den merinvestering som krävs för en utbyggnad av Göta Kanals västgötaled visar alltså att det kapitaliserade samhällsekonomiska värdet av utbyggnadens trafikeffekter är 2,4 milj. kr. större än merinvesteringsbeloppet. Givetvis bör det här ånyo understrykas att kalkylen har karaktären av ett principiellt räkneexempel.

III. Icke-ekonomiska samhällskonsekvenser

Effekterna av en samhällsinvestering på uppfyllandet av andra mål än sådana som kan uttryckas i pengar är svåra att mäta och ännu svårare att värdemässigt jämföra med sådana konsekvenser som kan värderas i pengar.

Mätningar av en investerings effekter på *den regionala inkomstfördelningen* har i några fall utförts i andra länder under senare år. FIV anser att utredningen missuppfattat samhällsekonomisk utvärderingsmetodik genom att ge de regionala effekterna en huvudvikt i kanalinvesteringsproblemet. Regionala synpunkter kan självfallet vara en huvudfråga för andra investeringar (t. ex. Stekenjokk-gruvan), men FIV anser det felaktigt att för Göta Kanal-investeringen tillmäta denna aspekt den vikt utredningen vill göra.

Betydelsen för försvaret av en kanalutbyggnad kan endast bedömas av fackmän, och FIV saknar kompetens att yttra sig därom. Beredskapslagring av olja i inlandet underlättas av en utbyggnad och anses av många experter vara betydelsefull.

Diskussion av den samhällsekonomiska bedömningen

Den ovan genomförda kalkylen är att betrakta som ett räkneexempel, där dock samtliga ingående siffror enligt FIV:s uppfattning är rimliga. Slutsatsen av kalkylen blir, under förutsättning att man accepterar siffrorna, att utbyggnad av Göta Kanals västgötaled till ca 1 500 tons fartyg är fördelaktig för samhället om de ovan exemplifierade icke-ekonomiska konsekvenserna icke anses ha ett negativt värde överstigande 2,4 milj. kr., dvs. det överskott som de kapitaliserade samhällsekonomiska konsekvenserna utvisade. Det synes ej finnas anledning förmoda att detta skulle vara fallet.

Analysen har genomförts som en differensanalys, där utbyggnaden jämförts med en begränsad upprustning. Även andra alternativ – nedläggning eller utbyggnad till 3 500 tons fartyg – diskuteras i utredningen och måste behandlas i en fullständig analys. Även utan att ha genomfört en fullständig bedömning enligt de principiella linjer som uppdragits i detta yttrande, finner

FIV det sannolikt att en nedläggning av hela kanalen ställer sig samhälls-ekonomiskt ofördelaktigare än både en upprustning och en utbyggnad till ca 4,2 m djup – icke minst på grund av kanalens stora samhällsvärde som turistled.

Bakom de siffror som använts i FIV:s räkneexempel ligger en rad antaganden och förutsättningar, som föreningen måst göra i brist på den information som egentligen krävs för en tillförlitlig kalkyl. På många punkter skulle alternativa förutsättningar kunna göras med ungefär samma rimlighet, och detta skulle kunna påverka slutsatserna av resonemanget.

FIV finner det angeläget att framhålla, att om en utbyggnad genomförs därför att den anses fördelaktig för samhället som helhet, är det oriktigt att av kanalföretaget kräva att det genom trafikavgifter skall förränta hela det investerade kapitalet. Kravet måste begränsas till det kapital som det enligt den *företagsekonomiska* kalkylen är rimligt att investera – enligt ovanstående räkneexempel 49,5 milj. kr. Återstående del av investeringen förräntas genom de samhällsekonomiska korrigeringsarna och kompletteringarna av den företagsekonomiska kalkylen samt genom projektets icke-ekonomiska samhällskonsekvenser. Den skall därför omgående avskrivas i kanalförvaltningens räkenskaper.

Sammanfattning

FIV riktar allvarlig kritik mot den företagsekonomiska och samhällsekonomiska bedömning av utbyggnadsprojektet som utredningen gör. Ett schema för sådana bedömningar presenteras och illustreras med en kalkyl. Trots det betydande utredningsarbete som nedlagts på projektet konstaterar FIV att det informationsunderlag som krävs för en analys av projektet ännu inte presenterats. FIV:s kalkyl får därför uppfattas som ett räkneexempel.

Den av FIV utförda samhällsekonomiska kalkylen visar att med till synes rimliga antaganden en utbyggnad av Göta Kanals västgötaled till ca 4,2 m djup kan vara berättigad. På vissa punkter har FIV dock byggt sin kalkyl på antaganden som bör vidare utredas inom departementet. Om våra siffror därvid i huvudsak bestyrks, vilket vi tror kommer att visa sig bli fallet, föreslår Föreningen för Inre Vattenvägar att Göta Kanals västgötaled utbyggs till ca 4,2 m djup. Därvid bör särskilt beaktas möjligheterna att utföra arbetet vid tidpunkt som ur allmän sysselsättningssynpunkt är lämplig.

Stockholm den 19 september 1975

THOMAS THORBURN

ordf.

OLLE RENCK

sekr.