

Kinda kanal

1. BAKGRUND

Kanalen och dess historia

Att anlägga en kanal mellan södra Östergötlands skogsbygder och Linköping fanns planer på redan under 1700-talets mitt.

År 1799 började man omsätta kanalplanerna i praktiken. Målsättningen med kanalprojektet var i första hand att förse centrala Östergötland med timmer. Även spannmål och andra jordbruksprodukter transporterades utmed kanalen. Kanalfarten inskränktes i detta skede till att gå mellan Horn vid Åsunden och Labbenäs vid Stora Rängens nordspets. Det var endast i Brokind mellan Stora Rängen och Järnlunden som en sluss måste anläggas. Slussbygget utfördes under 1800-talets första decennium. Felberäkningar av slussens hållfasthet medförde att vårfloden 1813 raserade slussen och därmed orsakade stopp i kanaltrafiken, som då enbart varit igång under två år. Kort efter att slussen vid Brokind störtat samman gick kanalbolaget i konkurs.

Efter närmare 40 år återupptogs planerna. Den nya sträckningen av Kinda Kanal kom att i huvudsak följa Stångåns naturliga vattendrag utom i den södra delen mellan Stora Rängen och Hovetorp vilken helt måste grävas. Det grävda kanalpartiet är ca sex km långt. Kanalens fortsättning längs Stångån upp mot Linköping medförde att ytterligare ett tiotal slussar måste anläggas vid Stångåns forsar.

År 1870 var kanalen i sin helhet färdig och invigdes något år senare för regelrätt trafik. Kanalens egentliga glansperiod varade inte mer än i ett trettiotal år, fram till slutet av 1800-talet. När järnvägen från Linköping ner mot Rimforsa anlades under början av 1900-talet, försämrades förutsättningarna beträffande sjöfart på kanalen och inkomsterna minskade drastiskt. Den definitiva dödstöten för den kommersiella sjöfarten kom i slutet på 1950-talet när broar började byggas på en höjd av 3,09 m.

Idag trafikeras kanalen av 2 rederier (med var sitt fartyg), fritidsbåtar och kanoter.

Ägandet

Under 1960-talet och framåt har kanalen framför allt betraktas som en resurs för turism och rekreation. Flera ekonomiskt besvärliga perioder har lett fram till att kanalbolaget idag har ägare, som genom kanalen kan tillgodose också andra intressen än kommersiell båttrafik. Det kan gälla turism i hela bygden runt Stångån, värnandet om natur- och kulturhistoriska värden, regionalpolitiska ambitioner att stärka förutsättningarna för näringsverksamhet på landsbygden osv. Eftersom kanalbolaget är ett aktiebolag så är ägandet formaliserat genom de aktieposter som finns.

Landstinget i Östergötland	800 aktier	44%
Linköpings kommun	656 aktier	37%
Kinda kommun	250 aktier	14%
AB Göta kanalbolag	100 aktier	5%
	<hr/>	
	1 806 aktier	100%
 Privata eller förkomna	 14 aktier	

2. PROBLEMBESKRIVNING

En redogörelse för underhållsbehovet

Redan i början av 1980-talet gjordes en omfattande kulturhistorisk inventering av Kinda kanal. Avsikten var att ta fram underlag för då aktuella byggnadsminnesförklaringar. Även om inte så blev fallet, så är ändå kanalen ett av Östergötlands viktigaste äldre byggnadsverk. Genom länsstyrelsens försorg har därför punktinsatser gjorts vid några särskilt kulturhistoriskt spännande miljöer. Under 1990-talet gjordes en del större satsningar avsedda att underlätta förutsättningarna för båtturen. De pengar som årligen avsattes till drift och underhåll visade sig dock inte räcka inte till för de nödvändiga åtgärderna. Bland annat därför gjordes 1999 en omfattande inventering av underhållsbehovet. Inventeringen har reviderats 2004.

Det som måste åtgärdas är framför allt

- slussportar,
- murar vid slussarna,
- pirar,
- dammar och kanalbankar samt
- röjning av mark kring kanalen.

Åtgärderna har i tid ordnats i tre grupper: akuta åtgärder (1-2 år), halvakuta åtgärder (5-10 år) och mera långsiktiga åtgärder (10 år -). Huvuddelen av de åtgärder som 1999 bedömdes vara akuta har ännu inte åtgärdats.

I den reviderade åtgärdssammanställningen preciseras kostnaderna till 6,9 miljoner kr 2005 och 9,2 miljoner kr 2006. Så som kanalbolaget visar betyder det att om åtgärderna ska genomföras under en 10-årsperiod betyder det att det behövs 1,6 miljoner kr per år. Idag avsätts ca 400 – 500 000 kr.

En sammanställning av inventeringen finns med som bilaga till denna handling.

Om säkerheten, både för besökare och för anställda

Bristar i det fortlöpande underhållet medför inte bara att verksamheten att försvåras, det kommer också att uppstå säkerhetsrisker för besökare och anställda. 2003 trampade en besökare igenom kanalbanken vid Hovetorp därför att denna blivit underminerad av vatten. Det finns idag inga kända akuta säkerhetsrisker, men generellt gäller att en välskött kanal också förebygger risksituationer vid slussar, kanalbankar och bryggor.

För närvarande är det 1 tekniker som är anställd för att arbeta med underhållsinsatserna. Oftast arbetar han ensam. Arbetskyddslagstiftningen reglerar hur arbete får utföras, och många av de arbetsmomenten vid kanalen är inte tillåtna att göra på egen hand. Det gäller exempelvis arbete från båt, större lyft och liknande. Från kanalbolagets sida hävdar man att en stor del av de underhållsåtgärder som inventeringarna lyft fram skulle kunna genomföras om ytterligare en tekniker anställdes. Det skulle också lösa problemet med arbetsgivaransvaret vid ensamarbete.

Utvecklingsmöjligheter

Redan när kanalbolaget i dess nuvarande form etablerades i början av 1960-talet var inriktningen båtuturism i bred bemärkelse. Under de decennier som gått sedan dess har flera stora och små satsningar genomförts för att stödja denna inriktning. I Linköping har både hamnområdet och området kring Tannefors slussar iordningställts och på flera platser utmed kanalen har viktiga stödpunkter för båtfararna etablerats. Passagerartrafiken med Kind är en väl inarbetad sommarverksamhet och caféet vid Tannefors slussområde är en välbesökt mötesplats under sommarmånaderna.

Till skillnad från Göta kanal så äger inte Kinda kanal AB mark och fastigheter i större omfattning längs kanalen. Det betyder att man måste förlita sig på andra mark- och fastighetsägare, när den turistiska infrastrukturen utmed kanalen ska utvecklas. Kanalbolaget kan inte heller öka sina intäkter genom att upplåta mark eller fastigheter till entreprenörer, som har affärsidéer som kompletterar båttrafiken. De fastigheter som kanalbolaget äger är framför allt slussvaktarbostäderna med tillhörande uthus, men inte marken som de står på.

Det kanalbolaget kan göra är att arbeta med idéer, och försöka få med sig aktörer som kan medverka till att idéerna förverkligas. Slussvaktarna är viktiga förmedlare av utvecklingsidéerna, liksom stödföreningen Kinda kanals vänner, ett nätverk av entreprenörer och de större fastighetsägarna. De senaste åren har också flera satsningar gjorts att komplettera själva kanalen med naturområdena runt den, t.ex. eklandskapen och Östgötaleden. Bland annat planerar kanalbolaget att bygga övernattningsstugor vid Hamra slussar, där Östgötaleden och kanalen möts.

Ekonomiska förutsättningar för kanalen

Kinda kanal ägs av Landstinget, Linköpings kommun, Kinda kommun och Göta kanal AB genom bolaget AB Kinda kanal. Bolaget får ett årligt driftsanslag från ägarna. Bidraget baserar sig på parternas respektive ägarandel.

Östsam har från och med 2003 övertagit Landstingets ansvar för det regionala driftsbidraget. Pengarna ingår i det årliga belopp som Landstinget överför till Östsam.

Östsams bidrag	1 037 000 kr
Linköpings kommuns bidrag	921 000 kr
Kinda kommuns bidrag	309 000 kr
SUMMA BIDRAG	2 267 000 kr

Eftersom kanalbolaget inte själva disponerar mark och anläggningar runt kanalen, finns det små möjligheter att skapa nya intäkter genom kringservice och annan kringverksamhet. Bolaget kan utveckla besökspunkter och kompletterande aktivitetsmöjligheter tillsammans

med olika aktörer, men det är dessa aktörer som kan göra affärerna med besökarna – inte kanalbolaget. De möjligheter att skapa intäkter som finns tas relativt väl tillvara, även om det naturligtvis går att göra mer. Idag är det framför allt följande som ger kanalbolaget intäkter:

- Avgifter från båtturismen
- Rederi AB Kind, med passagerartrafiken på kanalen
- Entreprenören på Café Tannefors slussar
- Reklamplats i sommarbroschyren

Östsam har inför 2004 bidraget med extra pengar till sommarbroschyren samt till Kanalernas Världskonferens, som hålls i Sverige 2005.

3. ALTERNATIVA VÄGAR

Underhåll

Ägarna måste bestämma sig för vilken nivå ambitionerna för underhållet ska ligga på. Det finns tre nivåer: förbättra, behålla eller sänka nivån.

a. Om man vill förbättra standarden så måste mera medel tillföras. Den aktuella inventeringen visar att kostnaden för nödvändiga underhållsåtgärder de närmaste 10 åren är ca 1,6 miljoner kr per år. Detta ska jämföras med de 400 – 500 000 kr som satsas på underhåll nu. En ökning innebär att en hel del av det eftersatta underhållet kan åtgärdas, och att kanalbolaget så småningom kan hamna i fas med utvecklingen. Man kan ägna sig åt att förebygga i stället för att göra akutinsatser.

b. En bibehållen standard innebär att en del av det eftersatta underhållet får accepteras, men att man åtminstone inte kommer efter mer. Också här krävs en förstärkning av anslaget. Det kanalbolaget själva pekar på är att ytterligare en tekniker borde anställas. Då skulle bolaget med egen personal kunna utföra mera av arbetet. Kostnaden för en tekniker är 600 - 700 000 kr.

c. Ett anslag från ägarna på nuvarande nivå innebär att standarden på kanalen kommer att fortsätta att försämrans. Fler av de nödvändiga åtgärderna måste skjutas på framtiden, och förmodligen kommer flera akuta situationer uppstå, där kanalbolaget inte själva bestämmer om åtgärder ska vidtas eller inte. Det är inte säkert att några stora problem kommer att uppstå de närmaste åren, men förr eller senare blir det så.

Utöver de årliga anslagen måste kanalbolaget fortsätta att söka medel ur fonder och stiftelser. Dessutom kan ett fortsatt samarbete med länsstyrelsen innebära att vissa åtgärder kan finansieras med kulturmiljöpengar.

Från Länsstyrelsens sida lyfter man fram kanalen med dess omgivande landskap: ”kommunikationsmiljö med intressant och oförändrad kanal från 1800-talet utmed Stångåns sjösystem”. Där finns fornlämningar och andra äldre kulturmiljöer, liksom värdefulla naturmiljöer och byggnadsminnen. Kinda kanal är ett riksintresse enligt miljöbalken. Det finns möjligheter att söka kulturminnesvårdsbidrag från Länsstyrelsen, men det måste då vara bidrag till ”antikvariska överkostnader” vilket betyder att det ska gälla sådant som fastighetsägaren inte är skyldig att stå för ändå.

Säkerhet

När det gäller arbetsvillkoren för den anställde teknikern, så handlar det om kanalbolaget ska följa arbetsrättsliga regler eller inte. Ensamarbete är av säkerhetsskäl inte tillåtet, när det gäller många av de uppgifter som ingår i teknikerns jobb. Alternativet är att genom inköp av tjänster och ett utökat nyttjande av slussvaktarna organisera arbetet för teknikern på ett annat sätt, så att denne har en kollega vid de moment där detta krävs. Det är kanalbolaget som är juridiskt ansvarigt för detta, även om också ägarna har ett moraliskt ansvar.

Säkerheten för besökarna är idag inte något stort problem. Om underhållet sköts kommer sannolikheten för olyckor som beror på brister i kanalen och dess anläggningar att minimeras. Om å andra sidan inte nödvändiga underhållsåtgärder vidtas fortlöpande så kommer å andra sidan tillfällena där det föreligger riskmoment för besökarna att öka i antal.

Utveckling

Också när det gäller framtida utveckling, så finns det alternativa vägar att gå. I ägardirektiven står det att styrelsen ska verka för att verksamheten utvecklas. Det åligger alltså styrelsen att hitta former för detta. Flera satsningar är aktuella, även om vägen från idé till genomförande i många fall är lång. De flesta av utvecklingsidéerna är kopplade till bestämda platser, t.ex. Brokind, Hamra, området kring Tannefors slussar, inloppet från Roxen och hamnområdet i Linköping. Eftersom kanalbolaget inte fullt ut själva kontrollerar förutsättningarna, måste det finnas entreprenörer och samarbetspartner bakom satsningarna som tar stort eget ansvar. Som alltid när det handlar om ägandet av mark är viljorna många, och det är en konst för kanalbolaget att balansera dessa mot varandra.

Det finns också utvecklingsidéer som gäller kanalen generellt. Marknadsföringen av kanalen sker i egen broschyr och i samverkan med Göta kanal. Att nå fler är en utmaning, liksom att göra spridningen av sommarbroschyren självfinansierad. Vid sidan av själva kanalen är de naturområden som den passerar av stort värde för besökare. Vissa partier går Östgötaleden parallellt med kanalen och på andra ställen korsar den både vandringsleden och cykelleder. Kanalen, Östgötaleden, cykellederna och sjösystemen i Kinda bildar tillsammans en spännande naturmiljö, som med rätt marknadsföring skulle kunna locka många fler besökare än idag. En golfbana finns redan i direkt anslutning till kanalen, Landeryds golfklubb. Där finns också en brygga som trafikerande båtar kan angöra. Ytterligare en golfbana projekteras nu vid Västerby, Stora Rängen. Där kommer det också att finnas goda möjligheter till övernattnings med god standard och annan service. Den senare banan planeras att öppna 2006, och kommer att medföra en rejäl förstärkning av förutsättningarna för besöksverksamheten i området.

Det tar tid att ta få utvecklingsidéer att bli fungerande verksamhet. Kanalbolaget har inte någon egentlig bemanning för att arbeta med utvecklingsfrågorna, utan det handlar mest om den löpande driften. Förutom teknikern har bolaget en vd anställd på 40 %. Dessutom finns slussvaktarna, även om dessa inte är anställda i formell mening, och stödföreningen Kinda kanals vänner som resurser för utvecklingsarbetet. Om Kinda kanal ska utvecklas som besöksmål och upplevelseområde måste bolaget skaffa sig resurser till att arbeta med detta. Det kan ske genom fonder, bidrag eller genom att entreprenörer satsar pengar. Ökat antal besökare bidrar till ökade intäkter, men bara marginellt, eftersom det är kringservice och entreprenörer som får huvuddelen av intäkterna. Göta kanal har under först 3 år och sedan

ytterligare 3 år fått ett extra anslag på 225 000 kr per år från Östsam för detta. Motsvarande borde kanske göras för Kinda kanal

Ett alternativ är att driva kanalverksamheten på samma sätt som nu. Då måste styrelsen och ägarna ta ställning till hur man ska förhålla sig till kravet på utveckling i ägardirektiven.

Ekonomi

Kanalbolaget kan med nuvarande anslag driva verksamheten så att den fungerar på kort sikt. På längre sikt, några år framåt, kommer eftersatt underhåll medföra problem för verksamheten. Bristande underhåll leder också till att fokus förflyttas från planerat underhåll till akutåtgärder. Det är inte säkert att detta blir billigare. Både för styrelsen och för ägarna är detta en fråga som måste hanteras.

För att förbättra de ekonomiska förutsättningarna behövs flera besökare, vilket i sin tur kräver bättre marknadsföring och mera kringsservice. Också detta kräver utvecklingsmedel från något håll. Ökade besökstal ökar inte automatiskt kanalbolagets intäkter, eftersom det är fristående entreprenörer gör affärerna med besökarna. Detta kommer indirekt ägarna till del genom ökade skatteintäkter. Vid sidan av direkta bidrag från entreprenörerna och olika tjänster riktade till entreprenörerna är det alltså via skattemedel och projektmedel som kanalbolaget kan stärka sin ekonomi.

4. VISIONER

Det unika Kinda kanalområdet

Kinda kanal kan utvecklas till ett välbesökt och välkänt besöksmål i Östergötland. Tillgången till naturupplevelser är det som i första hand erbjuds besökarna. Naturen nås via kanalen, de sjöar som ingår i kanalområdet och via vandringsleder, cykelleder och bilvägar. Till skillnad från Göta kanal är det inte själva kanalen som är huvudpunkten i Kinda kanalområdet, utan också hela den bygd som kanalen ringlar fram genom. Vissa sträckor präglas mera av kanalen, framför allt den del som löper genom Linköping och de slussar som passeras. Andra sträckor är mera präglade av naturupplevelsena. Samtidigt finns det flera orter som erbjuder service och där det ordnas marknader och arrangemang. Kanalen och den verksamhet som bedrivs på eller direkt anslutning till den kan användas som grund för en mycket mera aktiv marknadsföring av hela det Stångådalen. Kinda kanal kan alltså bli varumärke för ett upplevelseområde som börjar i Linköping och sträcker sig ner i Kinda, där båtutrustning, passagerartrafik på kanalen, caféer och utflyktsmål vid slussarna, paketerbjudanden på hotell och vandrarhem, golfbanor, närhet till vandrings- och cykelleder, uthyrning av kanoter blandas med naturupplevelser som mera utgår från sjösystemen söder om Brokind och hela den delen av Kindabygden. Fler entreprenörer kan då dras in i samverkan kring marknadsföring och kringsservice för besökarna, samtidigt som de orter som finns i bygden kan utvecklas till viktiga servicepunkter där besökare utöver service kan få lätt tillgängliga ingångar till naturen.

Komplement till Göta kanal

Upplevelseområdet längs Göta kanal är starkt kopplat till kanalen. Även om båtutrustningen bara är en del av besöksnäringen, så färdas många besökare utmed kanalen per cykel eller till fots. Många besöker också de caféer och vandrarhem vid slussarna, som under sommaren är stora

besöksmål för både östgötar och hitresta. Kinda kanal kan inte konkurrera med Göta kanal när det gäller båttrafik och kanalupplevelser. Segelbåtar kan inte ens ta sig in till Linköping från kanalens mynning i Roxen, och den största delen av kanalen är i själva verket sjöar. Göta kanal kan å andra sidan inte konkurrera med Kinda kanal när det gäller naturupplevelser och tillgången till underbart vacker svensk landsbygd. Kinda kanal har också fördelen att ha en gästhamn mitt inne i en stor stad, där hotell och restauranger erbjuder en bekväm start på ett kanaläventyr. Tillsammans bildar Göta kanal och Kinda kanal en helhet, där en gemensam marknadsföring skulle kunna nå mycket stora grupper av tänkbara besökare. Båda kanalbolagen skulle kunna vinna på detta. Östsvenska Turistrådet är en regional resurs, som skulle kunna samordna satsningen.

Slutsatser och förslag

Med ledning av den genomgång av läget för Kinda kanal som kansliet gjort föreslås Östsams styrelse att ta ställning till följande synpunkter:

- AB Kinda kanal bör av sina ägare ges resurser att underhålla kanalen så att den tekniska standarden kan hållas på en godtagbar nivå, och framför allt inte försämras. Ett tillskott behövs på ca 700 000 kr per år, vilket skulle göra det möjligt att anställa ytterligare en tekniker. Då skulle samtidigt en säkerhetsfråga lösas, eftersom nuvarande tekniker i strid med arbetsskyddsförordningar ofta arbetar ensam. Detta är en ägarfråga, och ansvaret för finansieringen bör därför delas av Landstinget, Linköpings och Kinda kommuner.
- Liksom Göta kanal AB har ett särskilt bidrag för att utveckla upplevelseområdet kring kanalen bör AB Kinda kanal få ett motsvarande bidrag. Satsningen ska inriktas på att mobilisera entreprenörer och andra aktörer. Detta är en verksamhetsfråga, som bör hanteras inom ramen för Östsams ekonomi.
- Med hjälp av Östsvenska Turistrådet bör en satsning göras på att skapa en gemensam plattform för marknadsföringen av Göta och Kinda kanaler som två mycket nära, kompletterande upplevelseområden.

Kansliet föreslår att Östsams styrelse beslutar

att genom utredningen uppmärksamma ägarna till Kinda kanal: Landstinget, Linköpings och Kinda kommuner, om behovet att förstärka kanalbolagets årliga anslag för att därigenom ge förutsättningar för underhållsåtgärder som garanterar den tekniska standarden på kanalen.

att i budgetarbetet inför 2005 beakta frågan om ett särskilt bidrag till Kinda kanal, som ger kanalbolaget möjligheter att utveckla formerna för den besöksnäring som kanalen skapar förutsättningar för.

ÖSTSAMS KANSLI

Peter Karlsson
Samordnare Kultur