

## Nr 621

Av herr **Andersson, Torsten**, om en näringsgeografisk utredning angående kanalförbindelserna i Sverige.

(Lika lydande med motion nr 760 i Andra kammaren)

Under hösten förra året har för första gången i Sverige filosofie doktorexamen avlagts varvid för en näringsgeografisk undersökning utnyttjats datamaskiner. Näringsgeografen Gunnar Törnqvist har nämligen i sin doktorsavhandling med studier i industrilokalisering med datamaskin beräknat lokaliseringsfaktorerna och vägt deras inbördes betydelse. Därigenom finns nu ett instrument för snabbutredning av även mycket komplicerade ekonomiska förhållanden jämte data om det svenska näringslivet. Därmed kan man redan i dag verkställa de omfattande beräkningar som erfordras inom ramen för en ny utredning om de stora kanalfrågornas ekonomiska förutsättningar och därmed deras betydelse för utvecklingen av vårt näringsliv. En sådan utredning behöver inte längre försena behandlingen av frågan om bl. a. utbyggnaden av Södertälje kanal såsom av allmänna beredningsutskottet befarats i samband med behandlingen av motion nr I: 395 under fjolåret. Likaså kan konstateras, att de pågående utredningarna behöver kompletteras genom att dr Törnqvists utredningsmaterial tillvaratas.

Av dr Törnqvists doktorsavhandling kan bl. a. utläsas att ca 30 proc. av de åren 1946—1961 nyetablerade industrierna torde vara belägna i nära anslutning till en tänkt central transportled (via väg, järnväg, sjöfart) genom mellersta Sverige utefter ett bälte som markeras av sjöarna Mälaren—Hjälmaren—Vättern—Vänern.

Med hänsyn till att sjötransport med moderna rationella enheter alltid är billigare, mestadels mångdubbelt billigare, än landstransport om blott besvärliga omlastningar kan undvikas, har därför kanalfrågorna i Mellansverige fått en ökad betydelse. Förutsättningar för en förbilligad transport kan här skapas dels genom investeringar i nytt inrikes tonnage, dels genom ökade möjligheter för direkt sjötrafik på exportländerna från hamnar belägna mera centralt i förhållande till befintlig och genom kanalinvesteringarna utvecklingsstimulerad industri. Besparingar i form av en lugnare utveckling av storstadsområdena finns här

också uppenbart att vinna. Av erfarenheter från kanalsjöfart i andra länder framgår att lönsamheten här befordras endast genom nyinvesteringar. Västtyskland, Frankrike och Belgien hör i Västeuropa till de länder som av konkurrensskäl fortgående investerat i ofta parallella land- och sjötransportleder medan investeringar på sjötransportsidan i högre grad släpat efter i t. ex. England. På kontinenten har därvid sjötransportinvesteringarna utgjort förutsättningarna för ett bibehållande av konkurrenskraften hos industricentra längre in från kusterna.

Av dr Törnqvists utredning framgår att industrien till en icke oväsentligt stor del är i hög grad transportorienterad även i Sverige. Kuststädernas tillväxt på bekostnad av inlandet är ett synligt tecken på detta. För en stärkelsefabrik och en industri för byggnadsmateriel som ingår i den gjorda undersökningen tar transportkostnaden 15—20 proc. av hela produktionskostnaden. Till de transportorienterade industrierna hör vidare bl. a. järn- och stålverk, anläggningar inom jord- och stenindustri, sågverk, hyvlrier, cellulosafabriker, vissa livsmedelsindustrier o. s. v. Byggandet av Oxelösunds järnverk i en kuststad får här liksom i liknande fall på kontinenten ses som ett uttryck för transportorientering, och denna tendens kan endast brytas genom att ge centra längre in i landet samma förutsättningar i fråga om transporter som kuststäderna. Detta torde vara möjligt endast i begränsad omfattning inom främst mälaronrådet och vänernområdet.

Det ligger nära till hands att med hjälp av datamaskiner och de av dr Törnqvist utarbetade programmen, som redan föreligger i form av bandminnen med alla nödvändiga data, göra en transportekonomisk utredning kring skapandet av en sjöfartsled med skilda alternativa sträckningar genom landet via Mälaren och Vänern liksom ett mera begränsat mål i form av upprustning av sjöfartslederna till Mälaren och Vänern. Dessa utredningsmöjligheter har *icke* hittills och ej heller av pågående utredningar planerats komma till användning. Enligt uppgift skulle dock en sådan näringsgeografisk utredning *på några få månader* kunna genomföras för en kostnad av 50 000 kronor. I så fall bör givetvis en sådan separat utredning omgående komma till stånd, varigenom dess resultat skulle kunna föreligga ungefär samtidigt med eller redan innan övriga utredningar verkställts. Efter en dylik utredning kan man med stor säkerhet *bedöma* hur vårt lands investeringar i de allmänna transportmedlen skall ske och fördelningen av investeringarna på land- och sjötransportvägar uppdelas.

Det låter sig utan vidare försvaras med betydelsen av att kunna räkna sig fram till hur transporterna bör ordnas i det industririka Mellansverige. Självfallet är det av yttersta vikt att kunna fastställa om en sjötransportled med *stor* kapacitet genom hela Mellansverige, således även mellan Mälaren och Vänern via t. ex. den gamla planen om en Sveakanal, skulle visa sig till

lägre kostnad ge industrien en möjlighet till nödvändiga framtida transporter än vad det skulle kosta att bygga ut vägnätet till motsvarande kapacitet med de trots detta alltid förhöjda transportkostnaderna till lands som följd. Då det numera finns metoder, kraftig isbrytning, bubbleder m. m., för att hålla sjöfarten i gång vintertid så har detta argument mot sjötrafik — i varje fall en regelbunden sådan av stor omfattning — förlorat sin udd.

Då det gäller oljetransporter till industrien i inlandet får man inte glömma att s. k. pipelines kräver mycket stora kapitalkostnader, vilka endast blir lönsamma vid transportmängder som det kan starkt ifrågasättas om Sverige över huvud kan tillgodogöra sig ens i framtiden. Därtill kommer att pipelines på våra breddgrader torde vara mindre lämpade för transport av tunga eldningsolja och helt *oanvändbara* för oljor som kräver uppvärmning för att över huvud taget kunna pumpas. En stor del av vår oljeförsörjning sker redan nu med smärre tankbåtar från de stora kustterminalerna till andra industricentra åtkomliga för sjötransport och är en bidragande orsak till utflyttningen mot kuststäderna från inlandet.

Med hänsyn till ovanstående förhållanden bör en näringsgeografisk snabbutredning verkställas — under utnyttjande av befintliga eller för ändamålet lämpliga program för behandling i datamaskiner — om värdet för industrilokaliseringen och för samhällsutvecklingen i stort — inte minst med tanke på en lugnare tillväxt av de största städerna — av att Södertälje kanal fördjupas, målarfarlederna utbygges, Vätern öppnas för utrikes trafik med större fartyg, Vättern erhåller direktförbindelser med fartyg av mer ekonomisk storlek samt av att en förbindelse för sjötrafik öppnas mellan Mälaren och Vätern via Hjälmaren.

Med stöd av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen måtte hemställa hos Kungl. Maj:t att verkställa en särskild näringsgeografisk snabbutredning angående kanalförbindelserna inom Sverige i enlighet med motionens syfte samt förelägga riksdagen de förslag, vartill utredningen kan föranleda.

Stockholm den 26 januari 1964

Torsten Andersson