

Nr 580

Av herr Larsson, Nils Theodor, *angående utbyggnaden av Södertälje kanal, m. m.*

(Lika lydande med motion nr 707 i Andra kammaren)

När frågan om en modernisering av Södertälje kanal och farlederna i Mälaren beröres i remissyttranden, vare sig det gäller den tekniska utredningen om olika kanalfördjupningsalternativ eller riksdagsmotioner i frågan, synes man i alltför hög grad bortse från dess sammanhang med samhällsutvecklingen i stort. Städerna i det inre av Mälaren har en gång blomstrat upp därför att kanalerna gjorde denna insjö till kustland. Med växande fartygsstorlekar håller emellertid Mälaren på att förlora sin karaktär av kustland och har i stora stycken redan gjort detta. De nuvarande kuststäderna kan givetvis överta bebyggelse från det inre av landet men denna utveckling medför betydande tillväxtproblem inte minst i mälaronrådet. En investering, som åter gör Mälaren till kustlandskap, kan ge samhällsbildningen i området en ny inriktning, som kan te sig gynnsam oavsett om investeringen som sådan förefaller vara i inskränkt mening lönsam eller ej.

Södertälje stad har bland remissinstanser hyst den kanske mest negativa attityden till en omfattande förbättring av Södertälje kanal oaktat staden har kanalen att tacka för sin tillkomst. Det är förståeligt om man tvekar inför stora ingrepp i den nuvarande stadsbilden, men sådana ingrepp måste bli än mer betydande redan till följd av samhällsutvecklingen.

Ur allmän befolkningspolitisk synpunkt bör så stora delar av Sveriges yta som möjligt bli produktiva. Runt Sveriges kuster har betydande industrier vuxit upp, som för sin existens är beroende av sjöfartsförbindelserna, vilka varit en viktig förutsättning för näringslivets blomstring. Det borde ligga i landets intresse att utöka denna viktiga förutsättning för ekonomisk utveckling och samhällsbildning genom en för tillräckligt djupgående fartyg utrustad farled rätt genom mellersta Sverige.

En sådan farled skulle passera just områden som redan förut har ett rikt differentierat näringsliv, vilket kan gynnas med billiga direkta exportförbindelser i takt med en anpassning av tekniken till sjöfartens förutsättningar.

Det är enligt vår mening inte lämpligt att med konstlade medel eller di-

Bihang till riksdagens protokoll 1965. 3 saml. Nr 580

rekta subventioner upprätthålla en produktion som på annat sätt icke skulle vara lönsam, i varje fall inte annat än under en övergångstid. Det måste däremot vara i hög grad angeläget att förändra själva de naturliga förutsättningarna för näringslivet där så med modern teknik kan ske. Om man undersöker hur mycket kustland som kan vinnas genom en sjöfartsled genom Sverige i stråket Mälaren—Hjälmaren—Vänern—Vättern—Skagerak, så finner man att denna kuststräcka ökar med mer än 50 proc. om man ser till att en kanalled har två »kuster».

I samband med diskussionen om centralhamnar i Norrland har uppgivits att en industri med skogen som råvara är lönsam i centrum av ett område med tolv mils radie från hamnen. Man erhåller sålunda med en kanalled i Mellansverige en totalt 24 mil bred zon med kanaler och sjöar som centrala pulsådror. De måste då ges tillräcklig kapacitet och förutsätta samma tekniska utveckling av det inre sjötransportnätet — låt vara i mindre skala — som skett med de inre sjötransporterna på kontinenten, moderna skjutbogsere etc. Eventuellt får man här tänka sig en utbyggd förbindelse med det europeiska kanalnätet. Här erinras om att man i USA på senare tid uppgjort långt avancerade planer på pråmfrakt över Atlanten med hjälp av *oceangående pråmbärande linjefartyg*.

Enligt vår uppfattning bör man sålunda inte ens i dag bortse från den möjlighet som fortfarande finns om den månghundraåriga tanken om en Sveakanal får en modern efterföljare.

Emellertid är i detta framtida kanal- eller vattenledssystem i Mellansverige i dag en framsynt utformning av Södertälje kanal högaktuell. Försummelser på den punkten kan för oöverskådlig framtid skapa en nära nog oöverkomlig flaskhals för sjöfart till det inre av landet. Även av strategiska skäl bör så inte få ske.

Den främsta betydelsen av att i Södertälje bereda väg för stora fartyg torde vara att den samhällsekonomiskt dyrbara koncentrationen av bebyggelsen till vissa städer skulle få ett stimulerande alternativ.

Effekten skulle därtill på detta sätt bli mångdubbelt större till utomordentligt blygsamma belopp jämfört med vad t. ex. utflyttningen av ämbetsverk från nuvarande centralorten Stockholm någonsin skulle kunna ge oavsett de flermiljardbelopp en sådan åtgärd skulle kunna kosta.

Tillskapandet av den mellansvenska sjöfartsleden skulle givetvis kosta åtskilliga tiotal miljoner, men de bör jämföras med miljardbelopp för motsvarande kapacitetsökning av väg- och järnvägsnät. En väsentlig vinst skulle ligga i en naturlig nygruppering av befolkningen efter en mycket lång central zon, varigenom trängseln i de stora städerna skulle motverkas. Vi behöver här bara erinra om vad grupperingen av städerna i Ruhrområdet kring en vattenled har betytt för möjligheterna att bemästra utbyggnads- och svårigheterna i detta gigantiska industriområde.

I järnvägsnätets mittpunkt sett ur transportvolymsynpunkt ligger i dag

järnvägsknuten Hallsberg. Norr därom ligger Örebro. Om man tänker sig en framtida Sveakanal övertvärande denna järnvägslinje på någon plats mellan dessa orter, skulle järnväg och sjöfart få en god central samarbetspunkt. Samtrafik järnväg—sjötrafik—vägtrafik utgör redan nu ett centralt inslag i den kontinentala trafiken. Kombinationen skulle säkerligen även i Sverige verka stimulerande på näringslivet och göra Örebro lätt exploaterade omgivningar till ett ur industriell synpunkt attraktivt område. Men då måste naturligtvis överväganden beträffande »flaskhalspunkternas» kapacitet ses i detta framtida sammanhang redan nu.

Från sjöfartsstyrelsen har under tidigare år i skilda sammanhang antytts att provisoriska förbättringar i Södertälje bör stå tillbaka för mer genomgripande förändringar. Detta noteras med tacksamhet.

Långsamt växer även på planeringssidan fram ett medvetande om betydelsen av tillräckliga marginaler för en påtaglig framtida utveckling. För sjöfartens del har bara de senaste tio åren inneburit en skarp varning för att starta dyrbara men otillräckliga projekt, som senare måste göras om. Det gäller såväl farleder, skapandet av nya och sjömätning av äldre, som broförbindelser över vattenleder eller tunnlar under dem. Redan nu är det inte helt osannolikt att man tvingas bygga en Uddevallakanal redan därför att djupet i Trollhätte kanal bundits vid Tingstadstunnelns läge under medelvattennivån. Bakgrunden till detta är naturligtvis att, medan fraktkomsterna per ton gods räknat varit relativt oförändrade under hård internationell konkurrens, driftrationalisering mot allt större enheter visat sig vara ofrånkomliga inom sjöfarten. Fartygens storlek har vuxit snabbare i samma mån som sjötransporterna blivit allt förmånligare i förhållande till andra transportmedel med mindre godsmängder per enhet.

I den internationella linjetrafiken får man nu räkna med fartyg om mellan 12—15 000 ton dw mot kanske hälften eller tredjedelen så stora för något tiotal år sedan. Bulklastfartygen ökar i storlek beroende på godsslag och sådana finns nu om mellan 15 000—100 000 ton dw, vilka för skilda ändamål måste betraktas som normala storlekar samtidigt som de största tankfartygen är om mellan 100 000—150 000 ton dw. Redan nu är det efter undersökningar av farlederna till Östersjön under fjolåret möjligt att trafikera detta område med 100 000 tons fartyg. Mindre fartyg kan fortfarande med lönsam drift ta hand om speciella laster eller svara för lokala transporter av många slag, men redan på de europeiska traderna — sålunda ganska korta avstånd — sker distributionen av varor och drivmedel med allt större fartyg, för oljans del med fartyg om ca 15 000 ton eller större.

En utbyggnad av Södertälje kanal bör naturligtvis från början avpassas så att förekommande fartygsstorlekar i internationell linjetrafik och vad beträffar massgodset och drivmedlen så att fartyg i europeisk trafik kan tas emot, om målet att förvandla detta vattenområde till kustland skall kunna nås. Samma problem föreligger givetvis i Vänerens vattenområde

men förutsättningarna är där av naturliga skäl så annorlunda att målsättningen för utbyggnaden där inte kan bli densamma. Även ett reducerat transportmål för sjöfarten innebär emellertid även där att betydligt större fartyg än nu och betydligt flera sådana fartyg måste kunna passera in i Vänern per tidsenhet än vad som nu är möjligt, om även där fördelarna av sjötransport skall kunna medverka till en utveckling av näringslivet.

Det är oss främmande att betrakta de båda vattenområdena i Vänern och Mälaren såsom konkurrerande med varandra i angelägenhetsgrad. I själva verket är situationen lika brådskande för båda. Men vid planeringen för sjöfart är de naturliga förutsättningarna annorlunda beskaffade beträffande de optimala möjligheterna. Varje vattenområde måste tillgodoses efter sina förutsättningar, det ena oberoende av det andra. Detta bör särskilt beaktas i samband med utvidgning av Södertälje kanal. Infarten till Mälaren bör anpassas efter förekommande trafik på Östersjön nu och i framtiden. Man måste då med hänsyn till redan nu förekommande fartygsstorlekar, oavsett om själva farlederna samtidigt byggs ut eller ej, i varje fall skapa en tillräcklig sjöfartsmarginal i Södertälje eller med andra ord åstadkomma en slussförbindelse, som tillåter fartyg med ca 15—16 meters djupgående att i framtiden passera in i Mälaren. Detta hänger mindre samman med behovet att för dagen skapa ett tillräckligt djup i farleden än med att för lång framtid säkra målsättningen att mälarbäckenet skall förbli ett kustland.

I den mån ett genomgående kanalsystem efter Sveakanalsprincipen kan åstadkommas genom Mellansverige bör man inte förbise möjligheten av att pråmbärande fartyg bör kunna tas in i Mälaren i en framtid förutom tankfartyg av lämplig storlek.

Ingen vet naturligtvis i dag hur bästa transportekonomi i framtiden uppnås med en helt annan teknik för lasthanteringen i hamnarna, med standardisering av storbehållare och pallaster, roll on—roll off-fartyg o. s. v. Om lastningssituationen kommer att förändras till fartygens fördel och lastbilarnas och järnvägens nackdel, hur långt är omöjligt att nu säga. Funktionen inom transportkedjan som helhet kommer att se annorlunda ut, när skilda trafikmedel med utvecklade standardisering kommer att kunna köras i samtrafik med varandra. Det är mot denna bakgrund nödvändigt att Södertälje kanal, som nu närmast är aktuell, planeras så framsynt som möjligt så att en tröskeffekt på denna viktiga punkt i systemet undviks. För att illustrera denna tröskel bifogas här en karta över Mälaren och dess bottenprofil i föreslagen farled.

Vad förutseende innebär i detta sammanhang får man en fingervisning om i samband med omnämmandet nyligen att Grängesbergsbolaget planerar ett hamndjup i Oxelösund vid kaj, som är större än vad som motsvarar det djupgående som i dag är möjligt i de södra infarterna till Östersjön.

Med hänsyn till vad som här ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t begära att bygandet av en sluss i Södertälje för en farled med maximalt 16 meters djup utredes, med marginal för kompensation av landhöjningen och med en bredd om ca 40 meter och en längd om ca 200 meter med hänsyn till förekommande fartygsstorlekar,

att i andra hand utredes en kanal till Mälaren och ut till Saltsjön med motsvarande djupdata med sikte på att göra **hela Mälaronrådet** till kustland för framtida sjöfart och att därigenom borttaga det hinder för näringslivets utveckling, som den nuvarande föråldrade kanalen utgör,

att medel för en snabbutredning av dessa förhållanden, eventuellt med hjälp av datateknik, omgående ställes till förfogande, så att utbyggnaden av Södertälje kanal genom detta nya initiativ inte försenas, och oberoende av resultatet av pågående utredningar inom sjöfartsstyrelsen beträffande ett par mindre djupalternativ, samt

att frågan om en Sveakanal i modern utformning uppdrages åt den pågående kanalutredningen att utreda.

Stockholm den 27 januari 1965

Nils Theodor Larsson
