

Nr 395

Av herr **Osvald**, och herr **Andersson, Torsten**, om utredning rörande Södertälje kanal och anknyttande farleder i Mälaren.

(Lika lydande med motion nr 467 i Andra kammaren)

Det framstår alltmer som nödvändigt att betrakta transportfrågorna för skilda slags gods i ett sammanhang inom ramen för hela transportkedjan. Ett dylikt synsätt har på senare tid präglat bl. a. transportpolitiken inom EEC och det kom till synes i Sverige under förra året vid Ingenjörsvetenskapsakademiens transportforskningskommissions årsmöte. I vårt land krävs en vaken inställning till rationaliseringen av alla länkar i transportkedjan, därför att dyr och svårskaffad arbetskraft måste ersättas av ständigt nya mekaniska konstruktioner och metoder för skilda slags transportuppgifter. I detta sammanhang har lokaliseringen av hamnarna och organisationen av trafiken på dessa liksom ock skapandet av betryggande tillfartsvägar för sjöfarten den största betydelse. Sjöfarten är för närvarande mer mångsidig och mera rationaliserad än de landbaserade serviceanordningarna för denna. Härigenom skapas flaskhalsar, vilket bl. a. är fallet beträffande Södertälje kanal och Mälaren.

Man får inte förbise, att den största rationalisering, som någonsin ägt rum inom sjöfarten, pågått under något årtionde, genom utvecklingen mot allt större fartyg med effektiva anordningar för lossning och lastning och förvaring av gods. Antalet ombordanställda har ökat obetydligt i förhållande till transportkapaciteten. Den svenska handelsflottan intar härvid en särskilt framskjuten plats. Storleksökningen berör inte bara fartyg i oceanfart utan även fartyg i fart på mer närliggande länder. Större enheter ställer emellertid vid regelbunden trafik också anspråk på tillräckligt transportunderlag. För närvarande pågår en koncentration av sjötrafiken till större hamnar. Såsom bl. a. inom EEC framhållits måste denna utveckling i viss mån motverkas inte minst för att i rationaliseringens intresse konkurrensen inom hamnrörelsen skall kunna upprätthållas samt för att undvika en enorm överdimensionering av landtrafikmedlen kring de största städerna. Sjötransport är dessutom alltid billigare än landtransport, förutsatt att lämpliga terminaler för godstransporten finns i land. Koncentration av sjötrafiken behöver därvid inte nödvändigtvis innebära, att fartygen endast anlöper en eller två storhamnar utan också att specialfartyg eller större fartyg endast anlöper viss eller ett fåtal mindre hamnar, där godsunderlaget är tillräckligt. Här kan erinras om den planerade nya bilhamnen på

Tjörn, liksom ock om att mycket goda förutsättningar för sjötrafik med större fartyg finns i Köping och Västerås, om tillfartsvägarna för sjöfarten upprustas.

Det kan inte starkt nog betonas, att sjötransport från endast ett fåtal storhamnar medför en fördyring av landtransporterna, varigenom vinsterna av billigare sjötransport ätes upp och industriens konkurrenskraft försvagas genom att exporten fördyras.

Vid IVA:s transportforskningskommissions årsmöte förra året framhöll bl. a. hamndirektören i Göteborg, att den moderna formen av enhetslaster skapat en ny tendens ur hamnbyggnadssynpunkt. Detta nya system ökar godsomsättningen per löpmeter kaj men kräver fler kvadratmeter kaj för uppställning och iordningsställande av enhetslasterna, även om dessa nu kan stuvras högre än vad som var möjligt tidigare. Detta är också en av anledningarna till att man numera strävar efter envåningsskjul för att minska kostnaden genom att eliminera bl. a. hisstransporterna av godset. I envåningsskjulet kan truckar ta godset till eller från järnvägsvagnar och långtradare utan försenande vertikalt transporter. I detta hänseende är Stockholms hamn på grund av markbrist genomgående illa rustad med lagerutrymmen. Stockholms frihamns nya lagerbyggnad för ca 30 milj. kr. kommer, likaså på grund av markbristen, att byggas i sju våningar. Mälarhamnarna erbjuder här beträffande flera slags gods en betydande avlastningsmöjlighet med tillräckliga utrymmen för avsevärda utvidgningar, vilka kan föranledas av ökad inflyttning av industri till mälarstäderna, sedan sjövägen upprustats. I samma mån skulle Stockholms trafikförhållanden påverkas fördelaktigt genom att belastningen på det redan överbelastade nuvarande och framtida trafiksystemet minskades.

Bedömningen av sjötransporterna måste sålunda ses i sammanhang med hela transportkedjan, såsom inledningsvis nämndes. Man kan inte bedöma lönsamheten isolerad för skilda trafikgrenar, eftersom dessa ju påverkar varandra. Så länge möjligheter till sjötransport saknas till följd av otillräcklig kapacitet hos tillfartslederna, t. ex. kanalerna, kan man visserligen minska behovet av sjötransporter genom att bygga nya motorvägar, mångfaldigt dyrare än sjövägarna. Men det är ingalunda givet att samhällsekonomin fungerar bäst på det sättet. Möjligheter till ökad sjötransport kan påverka samhällsplaneringen och industrilokaliseringen på ett för samhället gynnsamt sätt, oavsett om de direkta kostnaderna är lönsamma eller ej. Det finns inte någon anledning att avstå från sådana möjligheter, där de finns.

Sverige är underutvecklat, då det gäller att utnyttja sjöfartens möjligheter. Tyskland, Frankrike, England, Ryssland, Förenta staterna, Kanada har på ett helt annat sätt medvetet utvecklat de inre vattenvägarna efter enhetliga planer jämsides med landtrafiken. Man kan erinra om St. Lawrenceleden i Förenta staterna, vars byggande försenades av järnvägsintressenter, som fruktade konkurrens, men vilkas farhågor kommit på skam, eftersom transportererna över lag

ökat med kanalens tillkomst. Inom EEC är den viktigaste principen för närvarande att transportmedlen skall vara jämställda, konkurrens gynnas men får inte vara ruinerande. Järnvägarna får inte sätta sina taxor utan hänsyn till investeringssidan för att konkurrera ut t. ex. den inre sjötrafiken. Samtidigt gynnas investeringar inom trafikgrenarna för ökad effektivitet. Den inre sjöfarten i Europa är på ett helt annat sätt moderniserad och rationaliserad än vad som varit möjligt åstadkomma i Sverige.

När trafiken minskar i en farled på grund av fartygens ökande storlek eller att slussförhållandena m. m. inte medger tekniska förbättringar av fartygen efter nya moderna transportmetoder (de påskjutande bogserenheterna kan nämnas) satsar man i Sverige i stället på en mycket kostsam utbyggnad av landförbindelser.

För närvarande hyser många av Södertälje kanal beroende städer och intressenter allvarliga farhågor för att kanalens modernisering skall förhållas eller bli otillräcklig eller att, såsom fallet var med Hammarbyleden i Stockholm, kanalens kapacitet för all framtid skall begränsas genom nya byggnadsföretag.

Det kan inte vara rimligt att planera farleden i Södertälje med sikte framför allt på ett näringsliv i nära anknäpning till huvudstaden, då en större farled på ett för hela samhället gynnsamt sätt skulle kunna förskjuta tyngdpunkten för näringslivet till för detta gynnsammare områden. Södertälje kanal bör därför få en större kapacitet än vad som avsetts i hittills framlagda alternativ. Man bör sikta på att i Mälarens innersta del i samband med den framväxande "Mälarstaden" anordna en storhamn som terminal för utrikes trafik.

I detta sammanhang är en verkligt framsynt lösning av bro- och kanalfrågorna i södertäljeområdet absolut nödvändig. Även från motororganisationerna har påpekats att det är orealistiskt med en öppningsbar bro i E 4-vägen över Södertälje kanal på en så ringa höjd som 26 meter över vattenytan i kanalen. 46 meter hade varit mera realistiskt med tanke på den ökning av sjötrafiken, som blir följderna av omfattande kanalförbättringar. Detta innebär, att tillfarterna till bron skulle få en lutning av 1:40. En sådan lutning kan inte anses för stor, då för närvarande rikshuvudvägarna anses tillfredsställande med lutningar om 1:20 ev. 1:25.

Det kan i detta sammanhang påpekats, att man inom Södertälje stad nu planerar vissa anläggningar på mark, som i rikets intresse borde reserveras för en modern kanal, som är så rak och djup som möjligt.

Men det brådskar med förbättringen av Södertälje kanal och sjölederna i Mälaren. Projektet är inte lämpligt att utgöra reserv för beredskapsarbete. Innan koncentrationen av byggnad till stockholmsområdet fullständigt kvävt utvecklingsmöjligheterna för storstadens näringsliv, måste något nytt för Mälarens del ha förberetts. Kanalförbindelsen bör därför snarast upprustas med sikte på att kunna mottaga fartyg om upp till 40 000 ton dw i mälartrafik,

något som alls inte är verklighetsfrämmande med de moderna metoder för kanalarbeten, som numera står till buds. Redan Lindökanalen innebar i detta avseende en kostnadsbesparande byggnadsteknisk nyhet. För muddringsarbeten finns numera bl. a. västtyska specialfarkoster med tidigare helt okänd kapacitet.

Förbättring av farlederna kan givetvis också ske successivt. Men i så fall skulle hela projektet troligen kraftigt fördyras, även om kostnaden fördelas över ett större antal år. I första etappen kan emellertid i så fall en farled förberedas med sikte på att tillåta fartyg om 15 000 ton dw att anlöpa Mälaren. Frakt av oljeprodukter från ryska östersjöhamnar till Köping och andra mälarhus hamnar blir då möjlig med i denna trafik nu utnyttjade fartyg.

Med anledning av det sålunda anförda hemställer vi,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära dels att en allsidig skyndsam utredning göres rörande genomfarten i Södertälje och därtill anknyttande farleder i Mälaren liksom ock hamnförhållandena i staden under hänsynstagande till störningsfri passage såväl för motortrafiken på broarna som för sjöfarten i kanalen, och dels

att i avvaktan på genomförande av utredningens förslag sådana åtgärder vidtages att hindrande exploatering av de berörda områdena icke sker.

Stockholm den 25 januari 1963

Hugo Oswald

Torsten Andersson
