

## Nr 29

### *Utlåtande i anledning av väckta motioner om en näringsgeografisk utredning angående kanalförbindelserna i Sverige.*

I de likalydande, till allmänna beredningsutskottet hänvisade motionerna I: 621 av herr *Torsten Andersson* och II: 760 av herr *Edlund* föreslås, att riksdagen måtte hemställa hos Kungl. Maj:t om verkställande av en särskild näringsgeografisk snabbutredning angående kanalförbindelserna inom Sverige i enlighet med motionernas syfte samt förelägga riksdagen de förslag, vartill utredningen kan föranleda.

I motionerna anföres, att man med hjälp av datamaskiner numera snabbt kan verkställa de omfattande beräkningar, som erfordras vid en utredning om de stora kanalbyggenas ekonomiska förutsättningar. Billig, modern sjötransport har gjort att kanalfrågorna i Mellansverige fått ökad betydelse. Man hänvisar till de erfarenheter som gjorts i Västtyskland, Frankrike och Belgien, där sjötransportinvesteringarna utgjort förutsättning för ett bibehållande av konkurrenskraften hos industricentra längre in från kusterna. Dessa måste även i Sverige ges samma förutsättningar som kuststäderna, vilket torde vara möjligt främst inom mälär- och vänernområdet. På kort tid och till relativt ringa kostnad skulle en transportekonomisk utredning kunna göras om sjöfartslederna till Mälaren och Vänern. Pipelines torde bli för kostsamma för vårt vidkommande. Industrilokaliseringen skulle kunna lättare planeras och de största städerna få en lugnare tillväxt, om man kunde bättre bedöma värdet av att Södertälje kanal fördjupas, mälärlederna utbygges, Vänern öppnas för utrikes trafik med större fartyg. Vättern erhåller direktförbindelse till havet som kan trafikeras med fartyg av mera lönsam storlek samt en förbindelse för sjötrafik öppnas mellan Mälaren och Vänern via Hjälmarén.

Beträffande motiveringen i övrigt får utskottet hänvisa till motion I: 621.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionerna från sjöfartsstyrelsen, kanaltrafikutredningen, Kanalflottans rederiförening, Sveriges redareförening och Svenska petroleuminstitutet.

*Sjöfartsstyrelsen* framhåller, att frågorna om statliga investeringar för sjöfartsförbindelserna med havet för sjöarna Vänern, Vättern och Mälaren utredes dels av kanaltrafikutredningen då det gäller godstrafiken inom vänern- och vätternområdet och dels av styrelsen beträffande förutsättningarna att utbygga Södertälje kanal och anknyttande leder i Mälaren.

Mälärledsutredningen omfattar en teknisk och en trafikekonomisk del.

Den förra har slutförts och den senare kommer att slutföras under året. I denna ingår en »näringsgeografisk undersökning av Mälaronrådet», vari regionens befolkningsmässiga och industriella utveckling m. m. belyses. Eftersom en eventuell utbyggnad av Södertälje kanal och mälarfarterna får ses som en näringspolitisk åtgärd är det helt naturligt, att de lokaliseringspolitiska frågorna tillmätes stor tyngd vid de slutliga ställningstagandena till de aktuella kanalfrågorna.

Med hänsyn till att styrelsens utredning om mälarfarterna kommer att slutföras under året och att utredningen om sjöförbindelserna med havet för sjöarna Vänern, Vättern och Mälaren kommer att slutföras inom den närmaste tiden anser styrelsen att med ytterligare utredningar bör anstå.

*Kanaltrafikutredningen* redogör för det aktuella utredningsläget. Någon samordning av utredningarna med tanke på en direkt sammanbindning av ost- och västkust av typ Svea kanal har hittills icke varit aktuell.

De bedömningar angående Vänerns förbindelse med havet som nu görs inom kanaltrafikutredningen sker med utgångspunkt från det farledsdjup som av naturgeografiska, tekniska och ekonomiska skäl torde få bedömas som maximalt för Vänern och som tillåter passage av fartyg med 6,5 meters djupgående. För leden till Mälaren diskuteras för närvarande främst två alternativ med 9,2 respektive 9,7 meters djupgående. Ett motsvarande djupgående skulle för Vänerns del innebära, såvitt man nu kan bedöma, helt orealistiska fördjupningar både av farleder i Vänern och av infartslederna till dess hamnar. Någon fördjupning av sådan omfattning har ej heller ifrågasatts av de lokala intressenterna.

Något skäl för att förutsättningarna för utbyggnad av kanalerna till Vänern respektive Mälaren skulle förändras om jämväl ett projekt av typ Svea kanal innefattades i utredningsarbetet föreligger inte enligt kanaltrafikutredningens uppfattning. För såväl mälar- som vänernområdet är det kanalanslutning till havet i var sin riktning som är det väsentliga. Som genomfartsled mellan ostkust och västkust kan en kanal inte konkurrera med havsförbindelsen runt Skåne. De skäl för en gemensam bedömning av de berörda kanalfrågorna som kan föreligga hänför sig enligt utredningens mening för närvarande främst till de eventuella investeringarnas angelägenhet och prioritet, en bedömning som kan ske i vanlig ordning sedan de grundläggande utredningarna slutförts.

Utredningen instämmer i tanken att de näringsgeografiska förutsättningarna måste studeras som ett grundläggande led i utredningsarbetet men betvivlar att man med de antydda metoderna och befintligt material skulle kunna göra en snabbutredning, som skulle kunna ge mera väsentlig belysning åt de komplicerade frågor det här rör sig om. Det är främst insamlandet och bedömningen av speciella data som är tidskrävande.

Utredningen påpekar, att den nyetablering av industri som skett i Mellansverige främst hänför sig till relativt lätt industri, som i vart fall i mycket

begränsad utsträckning är beroende av tunga transporter. Det synes oklart om man genom kanalutbyggnader skulle vinna någon avlastning i storstadsområdenas tillväxt, eftersom denna bestämmes av helt andra faktorer än den tunga industriens utveckling. Utredningen anför vidare, att de inre vattenvägar i Västeuropa, som kan avses i motionerna, är av mindre kapacitet i fråga om fartygsstorlek än Trollhätte kanal och Södertälje kanal samt framhåller, att de stora investerings- och driftkostnaderna för en kanal mellan Mälaren/Hjälmaren och Vänern kommer att påverkas av svårigheter med kanalens vattenförsörjning på grund av de relativt stora nivåskillnader som skall passeras.

*Kanalflottans rederiförening* anför, att man kunnat konstatera icke bara kanalförbindelsernas stora betydelse utan också nödvändigheten av att de nuvarande kanalförbindelserna, icke minst via Vänern och Vättern, utbygges och moderniseras. Motionerna tillstyrkes.

*Sveriges redareförening* framhåller, att vårt nuvarande hamnsystem kännetecknas av en stark decentralisering men att man kan ifrågasätta om detta decentraliserade terminalsystem, som var berättigat under tidigare rådande förhållanden, längre bör behållas. Förhållandena förändras emellertid raskt genom övergången till större och dyrbarare tonnage, som icke lämpar sig för att plocka samman smärre godspartier, och genom billigare landtransporter. Våra produkter undergår successivt allt större förädling, vilket leder till högre priser per enhet. Av ekonomiska skäl kräver köparna då tätare leveranser, vilket innebär allt mindre kvantiteter per lägenhet. Jämförelsen med de västeuropeiska kanalerna är missvisande. Djupgåendet i dem är f. ö. i det stora hela mindre än t. ex. i Trollhätte kanal.

Även om det är möjligt att till en rimlig kostnad göra en näringsgeografisk snabbutredning, ifrågasätter föreningen värdet av en sådan. Tendensen bör icke vara en ökning av antalet hamnar utan en viss centralisering.

*Petroleuminstitutet* anför bl. a. att en kanalled för oceangående fartyg från västkusten till Vänern har stor betydelse, medan en förbättring av lederna från Östersjön till Mälaren visserligen är önskvärd men ej lika betydelsefull. En större kanal från Vänern till Vättern har mera begränsad betydelse och kostnaderna måste bli höga. En kanal från Vänern till Mälaren vore av betydelse närmast för området kring Örebro. En sådan investering skulle näppeligen bli räntabel.

### Utskottet

Inom sjöfartsstyrelsen pågår en utredning beträffande mälarfärleden, vari Södertälje kanal ingår. Utredningen kommer att slutföras innevarande år. Vad gäller godstransporterna mellan vänern- och vätternområdena samt västkusten sker en trafikekonomisk undersökning, syftande till en bedömning av förutsättningarna för en utbyggnad av kanallederna, genom kanal-  
1\* — Bihang till riksdagens protokoll 1964. 11 saml. Nr 29—31

trafikutredningen. Även denna beräknas bli avslutad i år. Båda utredningarna behandlar ingående de näringsgeografiska betingelserna i berörda områden. I direktiven för kanalutredningen anföres vidare bl. a. att de slutsatser utredningen kommer till och de överväganden den redovisar bör kunna få tillämpning inte endast på de frågor som utredningen är direkt inkopplad på. De principiella slutsatserna bör kunna tjäna diskussionen om hamnfrågorna i stort.

Utskottet finner övervägande skäl tala för att resultaten av de pågående utredningarna avvaktas innan åtgärder i motionernas syfte ifrågasätts och får därför hemställa,

att de likalydande motionerna I: 621 och II: 760 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 28 april 1964

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

---

*Närvarande:*

från första kammaren: herrar Schött, Sörlin\*, Söderberg\*, Helleblad\*, Eric Gustaf Peterson, Tage Johansson, Svanström, Wallmark och fru Olsson;

från andra kammaren: herrar Skoglösa\*, Jacobsson i Sala, Carlsson i Huskvarna\*, Dickson\*, fru Jäderberg, herr Svensson i Kungälv, fru Thunvall\*, herrar Hamrin i Kalmar, Lundmark, Bengtson i Solna\* och Magnusson i Nennesholm.

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.