

Nr 44

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående utbyggnad av Södertälje kanal m. m.

I de likalydande, till allmänna beredningsutskottet hänvisade motionerna I: 580 av herr *Nils Theodor Larsson* och II: 707 av herrar *Sjönell* och *Larsson* i Öskeviksby hemställes,

att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t begära att byggandet 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 kanaltrafikutredningen att utreda.

I motionerna anföres, att med växande fartygsstorlekar mälabygden håller på att förlora sin karaktär av kustland. En investering som åter gör denna bygd till kustlandskap kan ge samhällsbildningen i området en ny inriktning. Det borde ligga i landets intresse att utöka sjöfartsförbindelserna, som är en viktig förutsättning för ekonomisk utveckling och samhällsbildning, genom en för tillräckligt djupgående fartyg utrustad farled rätt genom mellersta Sverige. Genom en sjöfartsled i stråket Mälaren—Hjälmaren—Vänern—Vättern—Skagerack skulle landets kuststräcka öka med mer än 50 procent, då en kanalled ju ger två »kuster». Den gamla tanken om en Sveakanal bör få en modern efterföljare. En framsynt utformning av Södertälje kanal är därför högaktuell.

Tillskapande av en mellansvensk sjöfartsled skulle givetvis kosta åtskilliga tiotal miljoner kronor, men summan bör jämföras med de miljardbelopp en motsvarande kapacitetsökning av väg- och järnvägsnätet skulle kosta.

I den internationella linjetrafiken får man nu räkna med fartyg om mellan 12 000 och 15 000 ton dw. Bulklastfartyg finns upp till 100 000 ton, och

de största tankfartygen är mellan 100 000 och 150 000 ton. Östersjön kan trafikeras av 100 000 tons fartyg. Infarten till Mälaren genom Södertälje kanal bör anpassas efter förekommande trafik på Östersjön nu och i framtiden, vilket innebär att man måste åstadkomma en slussförbindelse som tillåter fartyg med ca 15—16 meters djupgående.

Beträffande motiveringen i övrigt får utskottet hänvisa till motion I: 580.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionerna från sjöfartsstyrelsen och kanaltrafikutredningen.

Sjöfartsstyrelsen anför, att frågan om godstransporterna mellan vänern- och vätternområdena samt Västkusten för närvarande är föremål för en trafikekonomisk utredning samt att inom styrelsen pågår en utredning om eventuellt utbyggande av Södertälje kanal och anknytande leder i Mälaren.

Beträffande en genomfartsled mellan ostkust och västkust kan en kanal icke konkurrera med havsförbindelsen runt Skåne. En djupled från Vänern över Hjälmaran till Mälaren motiverad av lokala synpunkter torde vidare med hänsyn till godsunderlag vara orealistisk. Den skulle medföra mycket betydande investerings- och driftskostnader bl. a. på grund av svårigheterna med vattenförsörjning.

En förbättring av Södertälje kanal och mälarfarterna är emellertid att betrakta som en betydelsefull näringspolitisk åtgärd. Styrelsen har i sin utredning undersökt olika alternativ mellan 7,5 och 9,7 m djupgående för en fördjupning av farleden. Vid 9,7 meters djupgående nås den övre gräns för fartygsstorlekar som av säkerhetsskäl bör tillåtas trafikera Mälaren. De lokala intressena har också förordat ett mindre alternativ än 9,7 meter.

Enligt styrelsen bör ytterligare utredningar anstå.

Kanaltrafikutredningen anför i fråga om Svea kanal att för både mälär- och vänernområdet den kortaste anslutningen till havet ger de väsentliga trafikvinsterna. Som genomfartsled mellan ostkust och västkust kan en inlandskanal icke konkurrera med havsförbindelsen runt Skåne. I ett land med Sveriges långa, i genomsnitt mycket extensivt utnyttjade kuststräcka måste en dyrbar förlängning av denna, som en anknytning av Mälaren och Hjälmaran med Vänern eller Vättern skulle innebära, få utomordentligt låg prioritet. En sammanbindning av systemen är dessutom icke en fråga om investeringar på åtskilliga tiotal miljoner kronor utan om hundratals miljoner med mycket liten nyttoeffekt. Den skulle icke heller ersätta en utbyggnad av vägarna, vilka tjänar väsentligen transportbehov, till vilka kanaler inte erbjuder något alternativ. Det finns varken näringsekonomiska eller transportekonomiska skäl att hålla tanken på en Svea kanal levande. Analogier med inlandskanaler på kontinenten eller i Förenta staterna är missvisande, ty Sverige är ett kustland med i genomsnitt ringa inlandsdjup.

Mot det i motionerna angivna djupgåendet av 15 till 16 meter svarar en fartygslängd av 260 till 300 meter. En längd av 200 meter svarar mot en lastförmåga av ca 35 000 ton, medan motionerna synes sikta på en fartygs-

storlek kring 100 000 ton och till att en sluss vid Södertälje skulle anläggas för fartyg av denna storlek. Ekonomiska motiv att bygga ut farleder och terminalanläggningar för fartyg om 100 000 ton kan endast föreligga för ett fåtal hamnar, som rimligen får sökas vid havskusten. Mycket stora fartyg är f. n. aktuella främst för import av olja och för utskeppning av malm. För malmexporten är Oxelösund en naturlig hamn. Oljeraffinaderierna torde komma att bibehållas i havsläge. Skulle ett inlandsraffinaderi bli aktuellt, försörjes det rimligen med råolja via en rörledning.

Ostkusten har snarast ett överskott på hamnlagén. Att ytterligare öka detta genom dyrbara konstbyggen är orimligt. Huvuddelen av den från systerstaterna utgående svenska industrien är av lättare typ och därigenom oberoende av hamnläge.

Det förenklade terminalförfarandet som enhetslaster innebär gynnar framför allt kombinerade transporter med fartyg, järnväg och lastbil. Det gäller i än högre grad de s. k. roll on-roll off-fartygen, d. v. s. färjor med olika utformning. Dessa förutsätter en koncentration av sjötrafiken och därmed användande av järnväg och lastbilar för anslutningstransporter. Den trafikuppläggning färjorna representerar går tvärt emot utnyttjande av de inre tättvägarna och den spridning av sjötrafiken detta innebär.

Kanaltrafikutredningen avstyrker motionerna.

Utskottet

Vissa av de förslag som framlagts i förevarande motioner, nämligen sådana som rör utbyggnad av Södertälje kanal och tillfartsleder till Mälaren, har även tidigare upptagits i väckta motioner och behandlats av riksdagen (allmänna beredningsutskottets utlåtanden nr 12/1962 och 36/1963). Utskottet får beträffande behandlingen av dessa förslag hänvisa till nämnda utlåtanden och vill här endast erinra om att de nu återigen framförda förslagen om utredning beträffande utbyggnad av vissa farleder med sikte på 16 meters djup vid remissbehandlingen bedömdes såsom helt orealistiska och att farhågor anfördes, bl. a. av företrädare för berörda lokala intressen, att ett bifall till motionerna skulle i onödan fördröja de förbättringar av farlederna som var under utredning och ansågs mycket angelägna. Utskottets förslag att motionerna icke skulle föranleda någon riksdagens åtgärd bifölls vid såväl 1962 som 1963 års riksdag.

Sedan förenämnda ärenden behandlats av riksdagen har bl. a. den omyndigheten tillkommit att sjöfartsstyrelsen nyligen avlämnat en på uppdrag av Kungl. Maj:t verkställd utredning beträffande fördjupning av Södertälje kanal och Mälarens djupled. Utredningen som behandlar alternativa farledsdjup mellan 7,5 och 9,7 meter är under vidare prövning.

Såvitt utskottet kunnat bedöma äger de skäl som föranledde riksdagen att avslå motionerna åren 1962 och 1963 giltighet även i dagens läge. Denna

uppfattning har också stöd i vad de nu hörda remissinstanserna, sjöfartsstyrelsen och kanaltrafikutredningen, anfört.

Vad gäller motionärernas förslag att åt kanaltrafikutredningen skulle uppdragas att utreda frågan om tillskapande av en »Sveakanal», d. v. s. ett nytt kanalsystem som sammanbinder ostkust och västkust, må framhållas att utredningen själv avstyrker förslaget. Utskottet finner vad utredningen anfört i denna fråga värt stort beaktande och delar utredningens uppfattning att det varken av näringsekonomiska eller transportekonomiska skäl torde finnas anledning att på allvar taga upp projektet om en »Sveakanal». Även sjöfartsstyrelsen finner förslaget orealistiskt.

Utskottet finner, såsom också framhållits i dess tidigare utlåtanden, angeläget, inte minst för näringslivet i mälardalen, att frågorna om en förbättring av sjöfartslederna bringas till en snar lösning. Det bör enligt utskottets mening kunna förväntas att den slutliga prövningen av sjöfartsstyrelsens ovannämnda förslag skall medföra väsentliga framsteg i detta hänseende. Däremot torde ett realiserande av de av motionärerna framförda utredningsförslagen medföra risk för att angelägna praktiska åtgärder i onödan fördröjs. Med hänsyn härtill och till vad ovan i övrigt anförts får utskottet hemställa,

att de likalydande motionerna I: 580 och II: 707 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 27 oktober 1965

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

Närvarande:

från f ö r s t a kammaren: herrar Sörlin, Eric Gustaf Peterson, Enarsson, Hellebladh, Oscar Carlsson, Svanström*, Hedlund, Nyman*, Yngve Persson*, Axel Kristiansson, fru Hultell och herr Helge Karlsson*;

från a n d r a kammaren: fru Eriksson i Stockholm, fru Jäderberg, herrar Svensson i Kungälv, Dickson, Rimås, Wikner, Börjesson i Glömminge, Nilsson i Bästekille, Gustafsson i Uddevalla*, Larsson i Borrbby, Björk i Göteborg* och From*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.