

**Nr 626**

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

(Lika lydande med motion nr 778 i Andra kammaren)

Den kritik som har riktats mot de inre farledernas utbyggnad i Sverige är icke berättigad. Därtill är förutsättningarna i olika delar av landet ytterst skiftande i fråga om erforderliga investeringar i sjöfart. Här kan erinras om behovet av isbrytare till norrlandshamnarna för att förhindra proportionsvis enormt dyrbara järnvägs- och landsvägstransporter vintertid, vilka visserligen inte kommer till synes i statens budget men dock oförmånligen påverkar industriernas konkurrensförmåga i detta område. Vidare kan nämnas behovet av anordningar för att föra upp till 100 000 tons fartyg in i Östersjön och till hamnarna där. Sjöfarten på Väneren och frågan om en utbyggd västgötaled till vätternområdet har avgörande betydelse för hur vår lokaliseringspolitik kommer att se ut i det inre av södra Sverige. Slutligen kräver för närvarande frågan om en utbyggnad av sjöfartsförbindelserna till det inre av Mälaren den största uppmärksamhet eftersom här finnes en i Sverige unik möjlighet att skapa en kusthamnssträcka mitt inne i landet. Sådana möjligheter har man sorgfälligt tillvaratagit i alla andra delar av världen.

Man får här hålla i minnet att det inre av Mälaren och farlederna dit för Sveriges del motsvarar ungefär vad som i Europa bör exemplifieras med Hamburg, Bremen, Oldenburg, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen och nu senast Gent och Brügge. Utan väldiga farledsfördjupningar skulle man ju inte alls haft någon fartygstrafik kvar på dessa hamnar, som skulle ha stagnerat i stället för att utvecklas. Sjöfarten på Hamburg skulle ha stannat vid Brunsbüttelkoog och godset till Bremen omlastats i Bremerhafen. Resonemangets kring kanalbyggande efter samma linjer som det svenska hade lett till att Kielkanalen lagts ner, att Gent fått förbli en småstad i det inre av Belgien. Det inre av Mälaren har ju nämligen ett så utomordentligt läge som hamnområde betraktat att man med fog kan jämföra det med dessa likartade europeiska förhållanden. Vad man behöver är i själva verket endast en genom farledsutbyggnad stimulerad växande samhällsbildning.

Det är här nödvändigt att något beröra den allmänna trafikpolitiken, som förutsätter att varje transportgren skall kunna bära sina egna kostnader, varigenom konkurrens på lika villkor kan uppnås. Om man därmed menar

att Södertälje kanal skall bära hela tyngden av investeringskostnaderna från första året av dess tillkomst, är det naturligtvis möjligt att avgifterna måste sättas så högt att fartygen inte skulle använda kanalen, varefter avgifterna skulle höjas ytterligare så att inga fartyg alls använde denna. Den allmänna trafikpolitiken är olyckligtvis så utformad att så åtminstone i princip skulle kunna ske, och man har haft exempel på hur på detta sätt en expansion hejdats inom flyget på grund av för höga avgifter. Målet måste ju vara att genom de avsevärt ökade godskvantiteterna uppnå högre intäkter utan att därför avgifterna per ton blir högre. Goda marginaler bör här finnas.

År 1959 medförde landsvägstransport — man får gå så långt tillbaka för att hitta ett år med av isläggning helt spärrad sjöfart i Mälaren — av tungt gods från Stockholm en merutgift om 60 kronor per ton utöver priset för sjötransporten fram till Stockholm i det fall mottagaren fanns i Västerås. Om omlastning skedde till mindre fartyg var merkostnaden 12 kronor per ton och om direkt sjötransport skedde via Södertälje kanal var merkostnaden 1 krona per ton. Även om kostnaderna sedan dess blivit högre, bör i stort sett samma relationer mellan de olika transportsätten kunna förutsättas.

Statskontoret har här — liksom kanaltrafikutredningen i ett remissyttande över motion nr 580:1965 i första kammaren, nr 707:1965 i andra kammaren — menat att en utbyggd mälarled skapar överkapacitet hos konkurrerande transportvägar, t. ex. järnvägar, landsvägar och vissa kusthamnar. Om kostnaderna för denna överkapacitet förs in i bilden, blir den samhällsekonomiska effekten inte så gynnsam som i de av sjöfartsstyrelsen uppgjorda kalkylerna. Man tänker på Stockholm, Nynäshamn, Södertälje, Oxelösund, Norrköping och andra. I denna hamnstruktur får därvid inte Västerås och Köping ingå, därför att den allmänna utvecklingen tänkes gå mot allt färre storhamnar. Kostnaderna för överkapaciteten kan emellertid »föras in i bilden» även från motsatta utgångspunkter. Fortsatt trafik under årtionden med landtransportmedel från och till kusthamnarna innebär mot bakgrunden av merkostnaderna jämfört med direkt sjötransport en successiv nationalekonomisk förlust. Om man anser att industrialäggningar av betydelse inte behövs längre in i landet utan att det räcker med den verksamhet, som kan hållas i gång i eller i närheten av kuststäderna, uppstår å andra sidan överkapacitet hos transportvägarna i det inre av landet oavsett att farledsutbyggnaden icke kom till stånd, medan omvänt en av farledsutbyggnaden stimulerad samhällsutveckling i det inre av landet skapar räntabilitet också hos järnvägar och landsvägar m. m.

Statskontoret har här antagit att oberoende av farledsfrågans lösning en växande andel av mälarindustriernas export och import kommer att ske över kusthamnarna. Det förefaller då troligt att industrierna kan få anledning koncentrera transporter till Stockholm som terminal och i ökad takt

med dess utveckling. Eftersom en farledsförbättring skulle kunna skapa överkapacitet hos övriga transportvägar, måste man samtidigt anse att en förbättrad Södertälje kanal skulle avlasta transportnätet kring storstaden, vilket väl borde innebära mindre investeringar i landtrafikapparaten i samma mån som underlag för direkt linjefart och annan sjötransport från och till det centrala Sverige kan skapas. Storstädernas växande har sina egna lagar även om de medelstora städerna i Sverige enligt en undersökning nyligen vuxit snabbast. Stockholm — och därmed menas Storstockholm — har nu nått gränsen för vad dess transportapparat kan absorbera utan ytterligare investeringar till belopp som skulle kunna betecknas som miljardförluster jämfört med det hundratal miljoner som mälarfarterna för närvarande skulle kräva och även jämfört med kostnaden för nybebyggelse i satellitstäder på förut oplanerad mark; bl. a. finns i Mälaren många för nya djuphamnsanläggningar lämpliga områden.

De trafikekonomiska utredningarna kan vidare ha givit missvisande resultat enbart därför att antagandet om storhamnarnas övertagande av den utrikes linjetrafiken kan vara felaktigt med hänsyn till tekniska framsteg inom sjöfarten som samhällsekonomer hittills förbiset. Det kan sålunda komma att behövas såväl koncentration som decentralisering av hamnrörelsen. Koncentrationen behöver då inte ske till en storhamn. De verkligt stora fartygen i internationell trafik kan i framtiden gå även storhamnarna förbi medan närtrafikfartyget på de mindre hamnarna växer så att en fördjupning av farlederna även till mindre hamnar blir nödvändig. Det kan gå så långt att bara de länder — och dit hör snart alla moderna industriländer — som har tillgång till ett inre kanalnät kan dra fördel av ett gynnsamt transportkostnadsläge. Sverige skulle utan sjötransportleder i det inre med nödvändighet bli utformat som ett skal, där näringslivet är koncentrerat till kusterna och det inre av landet ur industriell synpunkt ligger mer eller mindre outnyttjat. Avfolkningsproblemen skulle utsträckas även till södra Sverige.

De tekniska framstegen knyter sig härvidlag till fartygens anpassning till en transportteknik »från dörr till dörr» där omlastningsproblemet i hamnarna elimineras med containerteknik. Nyligen rapporterades att Cunardlinjen i England liksom andra engelska linjerederier utan containertrafik allvarligt skakats av framstegen på detta område och begynt en snabb omställning. Amerikanska Sea-Land och Matson Lines har här varit föregångare. Containerlasterna kör eller körs direkt ombord genom portar i sidorna, och containers kan vid utvecklad trafik gå lastade i bägge riktningar emellan industriländerna. Standardiseringsfrågorna har här på senare tid framgångsrikt behandlats.

Nästa steg i utvecklingen sker med utgångspunkt från rationaliseringen av de inre transportererna. I Europa har nyligen skapats ett klassystem för inre sjövägar, och en allmän strävan pågår att förbättra kanalerna till när-

mast högre klass och föra de större fartygen genom eller förbi storhamnarna längre in i landet där så är möjligt. Den tidigare förvirrande mångfalden av småfartyg elimineras till förmån för typfartygen. Bland dessa intar skjutbogeraren enheten efter vilken farlederna byggs. Nyligen uttalade därvid den västtyske statssekreteraren i det västtyska transportministeriet att trafikledsinvesteringar visat sig få en längre livslängd än terminalkostnader. Hamnbyggarnas byggnadsverk blir också enligt hamnbyggnadsdirektören i Hamburg fort omoderna. Kanske går sjöfarten plötsligt nya vägar, och långsiktiga investeringar blir överflödiga. Annorlunda gäller för farlederna att de byggs för en avlägsen framtid utan att de får överskrida de finansiella möjligheterna inom ramen för det samtida näringslivets produktionskraft. I Europa sker detta under anpassning till skjutbogeraren, containersystemet och samtrafik med andra transportmedel.

Ingenting hindrar att skjutenheter tas över havsområden med specialbyggda transportfartyg för att t. ex. enligt amerikanska Lykes-projektet användas i både de europeiska och amerikanska kanalnäten. Även s. k. ledade fartyg kan användas över havsområden, varvid lastdelen avskiljes i terminalerna. De verkligt stora fartygen, redan nu oljetankfartygen, kan lastas och lossas långt från den egentliga hamnen via en ledning. Stycke gods kan dras samman i väldiga flytande containers och tas ombord långt från egentliga hamnar. Men om den interkontinentala linjetrafiken klarar sig utan några terminaler alls skulle de stora fartygen för närtransport få sin renässans. En tendens i denna riktning kan skönjas redan nu. Ett exempel är Svenska celluloaaktiebolagets beslut att bygga närtrafikfartyg om 10 400 ton dw med ett djupgående av över 8 meter för trafik Holmsund, Sundsvall, Hamburg, Rotterdam, London. Genom rationell samordning av papper, massa och trä enligt moderna lasthanteringsmetoder kan man samtidigt uppnå större turtäthet och mer regelbunden tillförsel i lämpliga mindre kvantiteter till konsumenterna av dessa varor.

Linjefart med specialfartyg är inte beroende av viss centralhamn för alla slags varor. Den är bara beroende av få hamnanlöpningar vilka kan erhållas genom anlåtande av vilken hamn som helst, där tillräcklig godsmängd för fartyget i fråga finns. Tvärtom mot vad man för närvarande antar kan därför hamnrörelsen komma att innefatta ett behov av talrika mindre terminaler för vissa slags gods i anslutning till storindustrier över ett större område. Det inre av Mälaren kommer här i första hand i blickpunkten liksom från andra utgångspunkter vänernområdet. Även de små kanalerna kan genom anpassning till container- och skjutenheter ingå i ett nytt sjötransportsystem. Sådana tankar ligger bl. a. bakom en plan på genomgripande utrustning av det brittiska flod- och kanalsystemet för ca 10 miljarder kronor liksom de pågående miljardinvesteringarna i det sydtyska kanalsystemet för att binda samman Donau och Rhen med farled enligt klass 4 (fartyg om 1 000—1 500 tons dw).

Kanaltrafikutredningen som ännu inte framlagt sitt betänkande har i remissyttrande över sjöfartsstyrelsens förslag om utbyggnad av Södertälje kanal ansett att man bör angelägenhetsgradera investeringarna och därvid funnit behovet för motorvägarna störst. Detta är kortsiktigt tänkt. Industriell nedrustning och omlokalisering av näringslivet i det inre av landet kostar också åtskilligt, avsevärt mer än motorvägarna även om största delen av denna process sker utan bidrag i synlig form från staten. Att motverka denna utveckling genom att bygga motorvägar till det inre av landet och till de områden som nu betjänas av sjöfart på t. ex. Vänern och Mälaren skulle däremot ha otillräckligt befolkningsunderlag och därför inte komma till stånd. Man kan t. ex. inte ersätta en utbyggd västgötadel av Göta kanal med 15 kilometer motorväg i samma område för samma kostnad. Tung lastbils-transport på allt fler vägar förutsätter förutom höga driftkostnader och nya motorvägar att finansieringen inte sker genom den landväga godstrafiken, som aldrig skulle kunna bära denna kostnad, utan via belastningen på den privata bilismen, som inte alls behöver vägar för högre hjultryck. Därtill kommer att produktionen per anställd är så mycket högre för ett fartyg än för transportmedel till lands, möjligen med undantag för järnväg i vissa lägen. En försämrad »sjöfartsberedskap» i fråga om sjötransportleder innebär sålunda ett väsentligt antal fler sysselsatta inom transportnäringen, vilket knappast kan vara nationalekonomiskt rationellt. Med tiotusentals bilar på vägarna kan problemet inte avfärdas med att en storindustri för förädlade metallprodukter kan klara sig med en enda lastbil per dag på Norrland och att kostnaden för transporten då blir försumbar i förhållande till produktens höga värde. Sammantaget kostar dock landtransporterna proportionellt så mycket mer och godskvantiteterna är oavsett om vi kan betala dem eller ej mycket stora, så stora att vårt produktionsresultat påverkas av att vi bereder väg för billigaste transportmedel.

I direktiven till den pågående hamnutredningen hette det bl. a. att den mycket starka ökning av de insatta fartygens lastförmåga som skett hänför sig främst till olika transoceaniska massgodstrader men också till kortväga transporter av t. ex. järnmalm. För andra godsslag av betydelse för svensk utrikes handel har utvecklingen närmast fört till en minskning av de utnyttjade fartygens storlek. Detta gäller i den utrikes närtrafiken vid skeppningar i hela laster av olika skogsprodukter och också i viss mån i linjefar-ten.

Såsom ovan visats är dessa rätt vanliga resonemang på väg att snabbt föråldras. Fartygens livslängd är allt kortare. För övrigt innebär även »paragraffartyget» om just under 500 ton brutto med en dödvikt av mellan 1 000 och 2 000 ton en enorm storleksökning jämfört med de försvinnande motorseglarna.

Det mesta av befintligt utredningsmaterial är mot bakgrunden av den pågående tekniska utvecklingen föråldrat redan när det presenteras. Det är

sålunda välbetänkt att Västerås, Köping och landstinget i Västmanlands län utan att avvakta riksdagsbehandlingen undersökt möjligheterna att förbereda för en farledsförbättring i Mälaren. Alltför svåra konsekvenser för det berörda näringslivet kan eljest inträffa, där investeringar mångdubbelt större än de här aktuella kostnaderna står på spel. Svenska salpeterverkens köpinganläggning kan framstå som felplanerad. Järnbruken drabbas av minskad expansionstakt, vilket kan på längre sikt innebära att de elimineras både på världsmarknaden och den svenska marknaden. Oljeimportens fördyring kan bli utvecklingshindrande o. s. v.

I alla andra länder har samhället medverkat i transportvägarnas utveckling i takt med tidens krav. Det kan inte anses riktigt att enskilda kommuner engageras i stora projekt, som påverkar hela samhällsbildningen i sådan riktning att de väsentliga fördelarna uppnås inom helt nya områden. Med hänsyn till fördelarnas stora spridning över hela samhället bör därför samhället överta eller delta i utbyggnad som rör vägar, järnvägar och farleder.

Sjöfartsstyrelsen har utrett en utbyggnad av mälarfarterna, som omedelbart kan påbörjas. Alla intresserade har bidragit med andra utredningar av skilda slag. I riksdagen har varje år motionerats i denna fråga. Den mellansvenska bergslagen har väl dokumenterat behovet. Finansministern har framhållit vikten av att medel ställs till förfogande för investeringar som upprätthåller och ökar vår export. Det är icke förståeligt att mot denna bakgrund 750 000 kronor till förberedande arbeten för farledsarbeten i Mälaren ströks i statsverkspropositionen från vad sjöfartsstyrelsen begärt.

Detta synes kunna bero på att hittillsvarande utredningar icke tillräckligt belyst problematiken i den berörda transportfrågan, lönsamheten för investeringen sedd mot näringslivets framtida utveckling och tillväxtproblemen för Stockholm som storstad utan satellitstäder för avlastning av terminalinvesteringar i hamn och trafikleder.

För att Mälaren i transporthänseende skall kunna jämföras med övriga kustområdena torde förutsättningarna behöva undersökas för att utöka djupet i Södertälje kanal om möjligt till 16 m samt att bygga för sjöfarten lämplig sluss i denna fördjupade kanal. Med utnyttjande av datateknik för en allmän överblick av momenten i detta problemkomplex borde en sådan utredning kunna genomföras relativt snabbt. Härvid skulle även alternativa lösningar för att nå samma syfte kunna övervägas. Kanalutredningen skulle lämpligen kunna göra en sådan utredning med förtur. Den av sjöfartsstyrelsen föreslagna utbyggnaden av Södertälje kanal som landstinget i Västmanlands län och städerna Västerås och Köping kraftigt engagerar sig för behöver givetvis snarast genomföras som en första nödvändig etapp. Det synes emellertid vara angeläget att man samtidigt skapar underlag för en mera långsiktig planering av mälarfarternas utbyggnad.

Med hänsyn till vad här ovan anförts hemställas,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära att kanalutredningen får i uppdrag att med förtur utreda förutsättningarna för att genom en utbyggnad av Södertälje kanal eller på annat sätt förutsättningar skapas för att fraktfarten i Mälaren jämföras med fraktfarten vid östersjökusten.

Stockholm den 26 januari 1966

*Nils Theodor Larsson*

**Nr 627**

Av herr **Larsson, Thorsten**, *angående användningen av engångsförpackningar.*

(Lika lydande med motion nr 775 i Andra kammaren)

Stockholm den 26 januari 1966

*Thorsten Larsson*