

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Remissvar på Trafikverkets ”Inriktningsunderlag inför inriktningsplanering för perioden 2026–2037”

Bygg Svea kanal för en starkare kanalsjöfart

Inledning

Föreningen ”Svea kanals vänner” har tagit del av det förslag ”Inriktningsunderlag inför inriktningsplanering för perioden 2026–2037” som remitterats.

Sällskapet Svea kanals vänner har som ändamål och syfte att aktivt arbeta för förverkligandet av en kanalpassage, dimensionerad enligt EU standard för inre vattenvägar (IWW), vilken förbinder Skagerack – Vänern – Hjälmaren – Mälaren – Östersjön via Örebro.

Sammanfattning

I inriktningsunderlaget framhåller Trafikverket på ett förtjänstfullt sätt att effektiva och pålitliga logistiska flöden är en viktig förutsättning för näringslivets konkurrenskraft. Trafikverket skriver också att åtgärder krävs för att stärka alla trafikslag, inte minst sjöfartens möjligheter för inrikes transporter.

Sällskapet Svea kanals vänner delar Trafikverkets uppfattning och vill understryka det positiva i att Trafikverket än en gång lyfter fram detta. Sällskapet anser dock att frågeställningen inte penetreras tillräckligt djupt. De mer ingående analyser som skulle kunna utgöra grunden för ett fortsatt resonemang saknas, liksom i det underlag som ligger till grund för nu gällande plan. Detta är inte rimligt, med tanke på den potential, såväl kapacitets- som miljömässigt, som en utvecklad kanalfart, i synnerhet genom byggandet av en Svea kanal, skulle kunna tillföra det samlade transportsystemet.

Sällskapet Svea kanals vänner förordar därför att regeringen i sitt inriktningsbeslut ger berörda myndigheter, inklusive Försvarsmakten, i uppdrag att genomföra en transportslagsövergripande åtgärdsvalsstudie med särskilt fokus på inlandssjöfartens roll och potential.

Legal grund på plats

Genom införlivande av direktivet för inre vattenvägar i svensk rätt har ett proaktivt arbete med att skapa förutsättningar för nystart för pråmtransporter och kanalfart möjliggjorts. Dessa

transportslag har allt för länge fått stå i skymundan för i och för sig vällovliga ambitioner för väg- och järnvägstrafik.

Stärk försvarsförmågan

Sverige är nu medlem i NATO. NATO-gemenskapens behov av goda transporter av materiel och trupper till Östersjön är en flaskhals som nu diskuteras. Redan i den mest ambitiösa tidigare utredningen av en Svea kanal gav kommendör C C Engström goda argument för att en ”hafskanal” enligt föreslagen kapacitet också skulle underlätta försvaret av Sverige. Genom sin dimensionering skulle kanalen möjliggöra snabba förflyttningar av flottans fartyg från ost- till västkust och vice versa. Marinen bör därför involveras i utformningen av en Svea kanal så att den optimeras från ett försvarsperspektiv.

Sverige är en del av Europa

Jämfört med den roll pråm- och kanalsjöfarten spelar på den europeiska kontinenten har den en allt för liten roll i de framtidsplaner för svensk transportinfrastruktur som presenteras i inriktningsunderlaget. Sällskapet menar att Trafikverket inte tillräckligt beaktat den utveckling som äger rum i övriga EU-länder. I EU:s vitbok ”Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem” står det tydligt: ”De inre vattenvägarna, som har en outnyttjad potential, måste användas i större utsträckning, särskilt för att transportera gods till inlandet och för att koppla samman Europas hav.” Sällskapet Svea kanals vänner delar kommissionens syn på den potential som finns i de inre vattenvägarna.

Inom ramen för TEN-T synliggör kommissionen vidare de inre vattenvägarna i form av kartor. Av dessa framgår att de två dominerande inre vattenvägarna i Sverige – Göta älv/Vänern respektive Södertälje kanal/Mälaren saknar förbindelse och därmed inte fullt ut nyttiggör den potential som skulle kunna utvecklas. Att Svea kanal är en saknad länk framgår ännu tydligare av resultaten PINE (Prospects for Inland Navigation within the Enlarged Europe) projektet publicerade 2004. Deras karta visar att de i europeiska sammanhang stora godsflödena med sjöfart på Vänern och Mälaren innebär mycket goda förutsättningar för en modern och effektiv pråmtrafik som binder samman dessa stora godsflöden med en kanal – Svea kanal.

Företrädare för Sällskapet har underhand fört dialog med befattningshavare vid Sjöfartsverket om förutsättningarna för att genom byggande av Svea kanal sluta detta gap och eliminera en ”missing link” i den europeiska infrastrukturen. Initiativet har tagits emot med välvilligt och nyfiket intresse.

Sväljer stora godsvolymer

Sällskapet Svea kanals vänner menar att en rätt dimensionerad Svea kanal, som binder samman Sverige från Skagerack till Östersjön, skulle kunna få en stor betydelse för att klara av de mycket stora prognosticerade volymökningarna av strategiska transporter från Sveriges enda internationella hamn – Göteborg – till de tätbefolkade delarna av Mellansverige inklusive Stockholmsregionen.

Effektiv avlastning av Stockholms och Mälardalens transportsystem

För närvarande pågår, tack vare att Sverige nu implementerat inre vattenvägsdirektivet,

förberedelser för ett modernt pråmtransportsystem i Mälaren. Dock är detta enbart ett partiellt system, med utgångspunkt i Östersjön/Mälaren. Med en Svea kanal skulle systemet kunna få en omfattning som också fångar transporter längs inre vattenvägar hela vägen från Sveriges enda internationella hamn Göteborg.

Med en sådan lösning skulle omlastningshubbar kunna etableras i Mälarenregionen såväl i norra som södra delen av Mälaren som på båda sidor av Saltsjö-Mälarsnittet i Stockholm. Detta skulle avlasta de godstransporter på väg och järnväg som belastar bland annat Essingeleden och den så kallade Getingmidjan. Rätt lokaliserat skulle Svea kanal knyta samman nationella godsnoder som Göteborgs hamn, Hallsberg och Rosersberg.

Goda förutsättningar för en Svea kanal etableras nu genom att kapaciteten i Södertälje sluss och i Trollhättan planeras och genomförs. Med en Svea kanal torde dessa investeringars lönsamhet öka på ett inte obetydligt sätt. Just investeringen i Trollhättans slussar är starkt kopplad till den centrala roll som Göteborgs hamn spelar för svenska godstransporter. Vår slutsats av detta är att nuvarande sträckning Göteborg – Trollhättan – Väneren är den som bör förordas för att möjliggöra pråmsjöfart enligt IWW.

Stort värde för Sveriges turistnäring

Efterfrågan på möjligheter att aktivt turista i de svenska sjösystemen och skärgårdarna kan utvecklas. Med en Svea kanal binds de attraktiva sjö- och skärgårdsområdena på väst- och ostkusten samman på ett helt nytt sätt. Större fritidsbåtar och mindre kryssningsfartyg får nya möjligheter att besöka resmål som man i dag inte kan nå. Svea kanal gör det möjligt att resa Östersjön-Mälaren-Väneren-Östersjön med- eller motsols, i stället för att som idag, åka samma väg tillbaka i Göta kanal torde öka attraktiviteten på befintliga kanalsystem avsevärt.

Genomför en åtgärdsvalsstudie skyndsamt

Svea kanal är enligt Sällskapetets uppfattning en idé som än en gång noggrant bör prövas. Utredningar har genomförts från mitten av 1500-talet (Gustav Vasa) och fram till så sent som slutet av 1900-talet. Mer fördjupade studier har bland annat genomförts 1840 och 1907 – 08.

För 25 år sedan inlämnades en motion (1999/2000:T614 Byggnad av Svea kanal) i riksdagen. Utan att genomföra närmre studier avsågs motionen. Parallellt genomförde Sjöfartsverket, efter initiativ från en privatperson, samma år en mycket översiktlig utredning. Utredningen avfärdar enligt vår uppfattning frågan om en fördjupad utredning, men förutsättningarna för sjöfart har radikalt förändrats sedan dess, inte minst genom införandet av direktivet för inre vattenvägar och Sveriges medlemskap i NATO.

Det betyder att en fullvärdig analys av Svea kanals förtjänster enligt moderna samhällsekonomiska metoder ännu inte genomförts. Sällskapet finner detta anmärkningsvärt i dessa tider då varje möjlig investering för att stärka landets försvarsförmåga och näringslivets konkurrenskraft bör prövas enligt fyrstegsprincipen. En åtgärdsvalsstudie bör genomföras för att skapa de beslutsunderlag som krävs för vidare ställningstaganden.

Sällskapet konstaterar att det i flera av de stora länderna på den europeiska kontinenten pågår ett intensivt utvecklingsarbete av de inre vattenvägarna. Ett exempel som uppvisar stora likheter med Svea kanal är Seine-Nord Europe Canal som kommer byggas inom kort för

att förbinda Paris – Antwerpen – Rotterdam med flera viktiga städer. På samma sätt ser vi framför oss att Göteborg – Örebro – Eskilstuna/Västerås – Stockholm binds samman av en Svea kanal.

Sällskapet anser att en fullständig studie av Svea kanal är en saknad pusselbit i det intramodala planeringsunderlag som krävs för att göra balanserade avvägningar mellan investeringar i de olika trafikslagen.

Sällskapet Svea kanals vänner förordar därför att regeringen i sitt inriktningsbeslut ger berörda myndigheter i uppdrag att genomföra en transportslagsövergripande åtgärdsvalsstudie där pråm- och kanaltrafik enligt EU:s ambitioner tas på allvar och ges en seriös roll.

Örebro 15 april 2024

För Svea kanals vänner

Magnus Persson
Vice ordförande