

Sällskapet Svea Kanals Vänner (ideell förening)

Remissvar på Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037 Dnr I2020/02739

Stärk kanalsjöfarten i svensk transportpolitik – bygg Svea kanal!

Inledning

Föreningen "Svea kanals vänner" har tagit del av det förslag "Inriktningsunderlag inför inriktningsplanering 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 – Väneren – Hjälmarens – Mälaren – Östersjön via Örebro. Sällskapet har god kompetens och erfarenhet av infrastruktur- och transportplanering. Diskussioner pågår för närvarande om medlemskap eller samarbete med European Barge Union. Mer information om sällskapet och om Svea kanal finns på www.sveakanal.eu.

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 detta lyfts fram på ett sätt som inte skett under de senaste 100 åren. Sällskapet anser dock att frågeställningen inte penetreras tillräckligt djupt. De mer ingående analyser som skulle kunna utgöra grunden för ett fortsatt resonemang saknas i underlaget. I stället ägnas i stort sett hela underlaget åt de landburna transportslagen väg och järnväg. 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 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 har det skapats förutsättningar för att proaktivt och påbörja arbetet med att skapa förutsättningar för nystart för ett trafikslag – pråmtransporter och kanalfart – som allt för länge fått stå i skymundan för väg- och järnvägstrafik.

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

Sällskapet Svea Kanals Vänner (ideell förening)

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.”

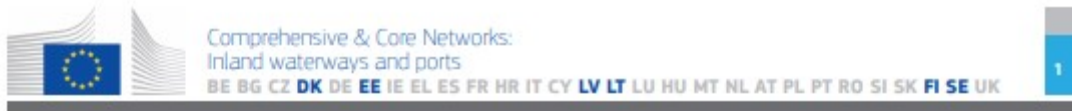
Utöver det skriver EU-kommissionen exempelvis på sin hemsida:

”Inland waterway transport plays an important role for the transport of goods in Europe. More than 37,000 kilometres of waterways connect hundreds of cities and industrial regions. 13 Member States have an interconnected waterway network. The potential for increasing the modal share of inland waterway transport is significant. Compared to other modes of transport which are often confronted with congestion and capacity problems, inland waterway transport is characterised by its reliability, energy efficiency and major capacity for increased exploitation. The European Commission aims to promote and strengthen the competitive position of inland waterways in the transport system, and to facilitate its integration into the intermodal logistics chain. Inland waterway transport is a competitive alternative to road and rail transport. In particular, it offers an environment-friendly alternative in terms of both energy consumption and noise emissions. Its energy consumption per km/ton of transported goods is approximately 17 % of that of road transport and 50 % of rail transport. In addition, inland waterway transport ensures a high degree of safety, in particular when it comes to the transportation of dangerous goods. Finally, it contributes to decongesting overloaded road networks in densely populated regions.”¹

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 kartan nedan 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.²

Sällskapet Svea Kanals Vänner (ideell förening)



1
EU-kommissionens hemsida: http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/index_en.htm (2020-01-02)

2
EU-kommissionens hemsida: [Annex I - VOL 04.pdf \(europa.eu\)](#) (2020-01-02)

Sällskapet Svea Kanals Vänner (ideell förening)

Att Svea kanal är en saknad länk framgår ändå tydligare av resultaten PINE (Prospects for Inland Navigation within the Enlarged Europe) projektet publicerade 2004. Kartan visar de i europeiska sammanhang stora godsflödena med sjöfart på Väner och Mälaren som innebär mycket goda förutsättningar för en modern och effektiv pråmtrafik som binder samman dessa stora godsflöden med en kanal - Svea kanal. Nedanstående karta förtydligar detta.³

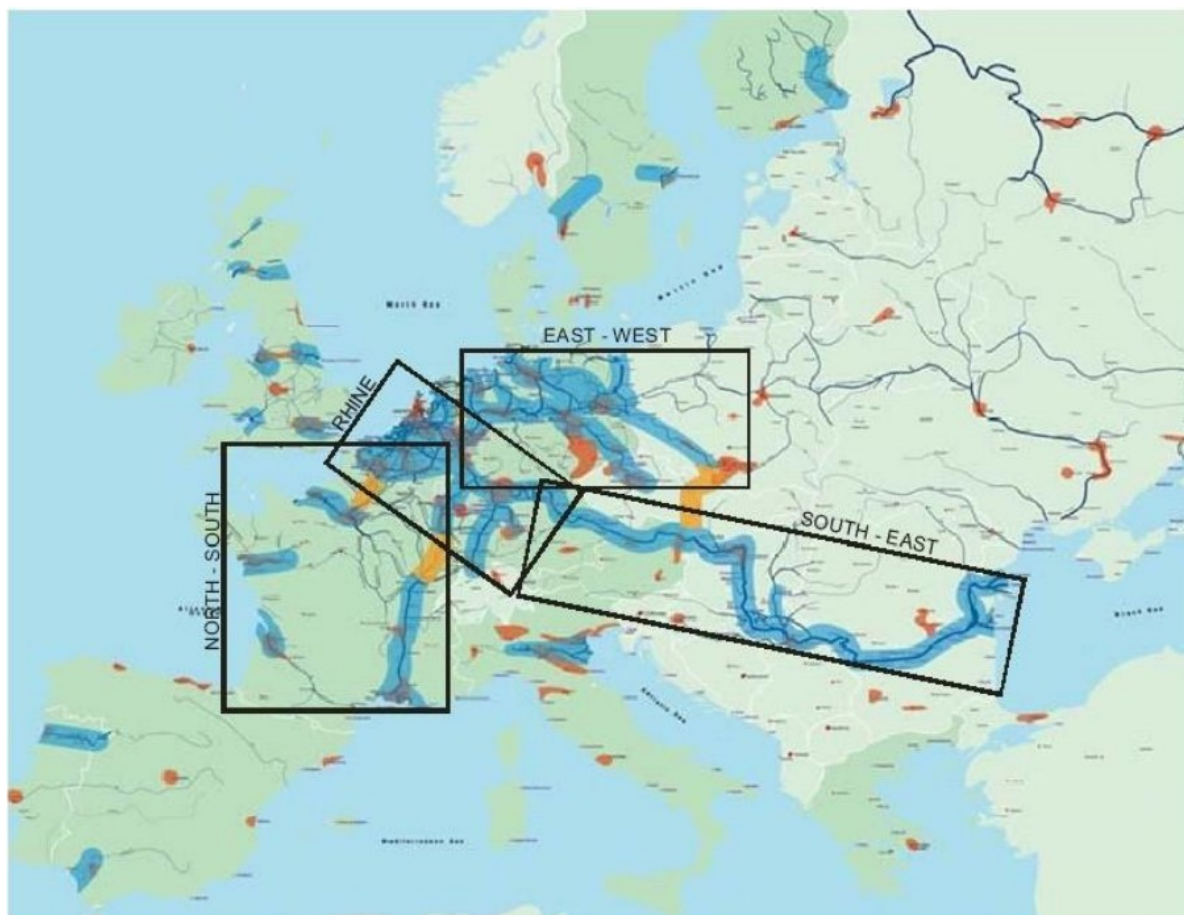


Figure 2. Inland Waterway corridors in Europe
Source: INE/via donau

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.

3. PINE projekt final report:
http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/studies/doc/2004_pine_report_report_concise.pdf

Sällskapet Svea Kanals Vänner (ideell förening)

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.

En ytterligare aspekt är de potentialer som finns i godsflöden från hela Östersjöregionen. Genom en Svea kanal kan man från t ex St Petersburg och Helsingfors nå de internationella transportlederna med kortare transportavstånd än rundfart via Skåne. En aspekt som bör vägas in är den förkortade rutt som ett öppnande av nordostpassagen/Berings sund med stor sannolikhet kommer att leda till för att nå de asiatiska marknaderna. Betydelsen av Göteborgs hamn torde med detta öka i betydelse, jämfört med t ex Rotterdam och Antwerpen.

Motsvarande strukturförändring har redan åstadkommit för mer än hundra år sedan, när man framsynt kortade vägen mellan Nordsjön och Östersjön via Kielkanalen.

Effektiv avlastning av Stockholms transportsystem

För närvarande pågår, tack vare att Sverige 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 stora 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 godsleder som Göteborgs hamn, Hallsberg och Rosersberg. En annan aspekt är den inte obetydliga avlastning av befintliga järnvägssystem som inre vattenvägar erbjuder. Exempelen från kontinenten indikerar att från 5 till 30 % av godstransporterna kan gå på köl. De inre vattenvägarnas icke obetydliga potential bör vara en del i diskussionerna om sjöfartens framtid.

Kapacitetsförstärkningen för godstrafiken genom effektiv pråmtrafik är således i storleksordningar som exempelvis inte uppnås genom de så kallade nya stambanorna.

Sällskapet Svea Kanals Vänner (ideell förening)

Nyttiggör redan initierade investeringar

Förutsättningarna för en Svea kanal har förbättrats betydligt plats genom förstärkningarna av kapaciteten i Södertälje sluss och i Trollhättan. 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. Nuvarande sträckning Göteborg – Trollhättan – Vänern innebär att prämtrafik enligt IWW kan ansluta till Göteborgs hamn.

Stärk försvarsförmågan

Redan i den mest ambitiösa tidigare utredningen⁴ 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. På så sätt skulle t ex fiendens flottstyrka kunna "låsas" vid kanalens mynningar med betydligt mindre resurser än om två separata flottenheter skulle försvara varsin kustdel.

Marinen bör därför involveras i utformningen av en Svea kanal så att den optimeras från ett försvarsperspektiv.

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-Vänern-Östersjön med- eller motsols, istället 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 Sällskapets 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 (bilaga 1) och 1907-08.

Förslag till en Svea kanal af C.C. Engström, kommendör i kungl. Flottans reserv. Stockholm, Centraltryckeriet 1908

Så sent som 1999 inlämnades en motion (1999/2000:T614 Byggande av Svea kanal) i riksdagen. Utan att genomföra närmre studier avslogs 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

Sällskapet Svea Kanals Vänner (ideell förening)

förutsättningarna för sjöfart har radikalt förändrats sedan dess, inte minst genom införandet av direktivet för inre vattenvägar.

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 transportsystemet och därmed 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 och 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 att regeringen i sitt inriktningsbeslut ger berörda myndigheter i uppdrag att genomföra en transportslagsövergripande åtgärdsvalsstudie. I likhet med hur dagens förhandling om nya järnvägar genomförs menar Sällskapet att det även i detta fall torde vara intressant att genomföra en förhandling – Kanalförhandling – med berörda kommuner och regioner som också beaktar t ex de förhöjda fastighets- och markvärden för att därmed kunna uppnå en lokal och regional delfinansiering av investeringen.

Segersjötorp intill Kvismare kanal 16 januari 2021
För Svea kanals vänner

Fredrik Idevall