

Nr 138.

Af herr **Åkerlund** m. fl., om skrifvelse till Kungl. Maj:t i fråga om en undersökning angående reglering på angifvet sätt af Mälarens vattenstånd.

Efter att hafva framhållit att tanken på att utnyttja Södertelje kanal för reglering af Mälarens vattenstånd hade måst öfvergifvas, yttrar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på sid. 6 i sitt tryckta utlåtande om Mälarens reglering, dateradt den 18 maj 1908, följande: »Förslagsställaren har också ansett, att några andra aflopp från Mälaren än de nuvarande genom Norr- och Söderström samt ett eventuellt nytt utlopp genom Årstaviken och Hammarbysjön näppeligen lära kunna ifrågasättas.»

Det är tydligen af detta skäl som det tills dato föreliggande officiella förslaget till Mälarens reglering uteslutande grundar sig på vattenståndets reglering genom aflopps- och dammbyggnader vid Norr- och Söderström samt genom den ifrågasatta s. k. Hammarbyleden.

Emellertid har sedermera på flera håll den uppfattningen allt mera rotfäst sig, att en kanal, framdragen från öfre delen af Bällstaviken genom Lötsjön och Råstasjön fram till Brunnsviken, från hvilken sistnämnda vik ett vidgadt utlopp borde anordnas ut till Lilla Värtan, skulle vara ägnad att i hög grad befördra möjligheten af Mälareregleringens tekniska och ekonomiska utförande.

För denna kanal föreligger, såsom från 1909 års riksdag är bekant, ett lifligt intresse inom Sundbybergs köping och närgränsande samhällen med anledning af dessa samhällens *sanitära behof* att erhålla omsättning af Bällstavikens och Ulfundasjöns under nuvarande förhållanden stillastående och osunda vattenmassor. Den måttstock, efter hvilken företaget genom dessa samhällens åtgöranden skulle kunna bringas till stånd, vore dock icke af tillräckliga dimensioner för att kunna i väsentlig mån inverka på frågan om regleringen af Mälarens vattenstånd. Önskvärdheten af att

nämnda kanalföretag komme till utförande med större dimensioner är dock påtaglig, hvilket inses af följande omständigheter.

På nyss omnämnda sida 6 i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande framhålles visserligen, att det ur *byggnadssynpunkt* ej möter några större svårigheter att med de af styrelsen föreslagna utvägarne genomföra vattenståndsregleringen. »Däremot», säger styrelsen, »möter en oundviklig och väsentlig svårighet däruti, att den vid vissa tider betydligt ökade af-rinningen ur Mälaren måste komma att medföra förändringar af strömförhållandena i hamnar och sjötrafikleder inom Stockholm.» Det framgår af utredningen i dess helhet att allvarliga olägenheter af dylik beskaffenhet komma att kvarstå, huru än regleringen i detalj tänkes anordnad, baserad på den i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag gjorda förutsättningen i fråga om vattenutlopp allenast genom Norr- och Söderström samt genom Hammarbyleden.

Anledningen till dessa svårigheter lär väsentligen vara den, att den aftappning, som anses möjlig genom Hammarbyleden, är alltför ringa i förhållande till de vattenmassor, som vid högvatten böra afledas, hvadan alltså anordningar måste vidtagas för att genomsläppa så stora vattenmängder genom Norr- och Söderström, att strömförhållandena inom Stockholms nuvarande hamnområde väsentligen försvåras. Det torde vara uppenbart, att dessa olägenheter skulle komma att försvinna, i och med att en betydande del af Mälarens vattenmassor afbördas medelst en kanal af tillräckliga dimensioner mellan Bällstaviken och Brunnsviken i förening med vidgning af utloppet från Brunnsviken till Lilla Värtan.

Samtidigt som sagda kanal komme att praktiskt och tekniskt underlätta Mälarens reglering, komme den äfven att bespara ansevärd delar af de kostnader, hvilka eljest finge nedläggas för särdeles vidlyftiga och dyrbara regleringsanordningar i Norrström och Söderström. Därjämte är att märka, att medan kostnaderna för sistnämnda regleringsanordningar skulle komma att representera rena utlägg, utan annan vinst än den af vattenståndets reglering, så blefve de kostnader, hvilka i stället eventuellt komme att nedläggas på den ifrågavarande kanalen, äfven på annat sätt fruktbarande, nämligen af den grund, att de mestadels lågländta och jämna markområden, hvilka kanalsträckningen genomlöper *och hvilka till största delen ägas af statsverket*, göras tillgängliga för sjöfart åtminstone med icke mastade fartyg. Då dessa markområden dessutom äro lätt tillgängliga med järnvägsspår från norra stambanan, så komme härstädes synnerligen väl-

belägna och lämpliga industritomter att uppstå, hvarigenom värdet af statens ifrågavarande markområden komme att i hög grad förökas.

Samtidigt härmed må erinras om Riksdagens beslut af den 26 april 1911 om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående utredning i fråga om försäljning af vissa delar af det s. k. Järfvafältet invid Stockholm m. m. Detta beslut afsåg visserligen de öster om järnvägen belägna delarna af nämnda fält, men läser väl hinder icke möta för Kungl. Maj:t att låta den sålunda begärda utredningen äfven omfatta lämpliga delar väster om järnvägen, mellan den söder om Järfva västerut fortlöpande landsvägen och Råstasjön.

Med hänvisning till denna motivering får undertecknad vördsamt hemställa,

att Riksdagen måtte besluta att i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla om åtgärder för undersökning huruvida och till hvilken grad en reglering af Mälarens vattenstånd med teknisk och ekonomisk fördel skulle kunna åstadkommas genom en aflopps- och industrikanal af lämpliga dimensioner från Bällstaviken invid Sundbyberg genom Lötsjön och Råstasjön fram till Brunnsviken samt genom en utvidgning af utloppet härifrån och till Lilla Värtan.

Stockholm den 26 januari 1912.

E. Åkerlund.

Karl Martin.

G. W. Källman.
