

Nr 101.

Av herr Åkerlund m. fl., om skrivelse till Kungl. Maj:t angående undersökning rörande reglering av Mälarens vattenstånd genom en kanal från Bällstaviken till Brunnsviken.

Efter att hava framhållit att tanken på att utnyttja Södertälje kanal för reglering av Mälarens vattenstånd hade måst övergivas, yttrar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på sid. 6 i sitt tryckta utlåtande om Mälarens reglering, daterat den 18 Maj 1908, följande: »Förslagsställaren har också ansett, att några andra utlopp 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 av detta skäl, som det tills dato föreliggande officiella förslaget till Mälarens reglering uteslutande grundar sig på vattenståndets reglering genom avlopps- 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 övre delen av Bällstaviken genom Lötsjön och Råstasjön fram till Brunnsviken, från vilken sistnämnda vik ett vidgat utlopp borde anordnas ut till Lilla Wärtan, skulle vara ägnad att i hög grad befördra möjligheten av Mälärregleringens tekniska och ekonomiska utförande.

För denna kanal föreligger, såsom från 1909 års riksdag är bekant, ett livligt intresse inom Sundbybergs köping och närgränsande samhällen med anledning av dessa samhällens *sanitära behov* att erhålla omsättning av Bällstavikens och Ulfsundasjöns under nuvarande förhållanden stillastående och osunda vattenmassor. Den måttstock, efter vilken företaget

genom dessa samhällens åtgöranden skulle kunna bringas till stånd, vore dock icke av tillräckliga dimensioner för att kunna i väsentlig mån inverka på frågan om regleringen av Mälarens vattenstånd. Önskvärdheten av att nämnda kanalföretag komme till utförande med större dimensioner är dock påtaglig, vilket inses av 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 av styrelsen föreslagna utvägarna genomföra vattenståndsregleringen. »Däremot», säger styrelsen, »möter en oundviklig och väsentlig svårighet däruti, att den vid vissa tider betydligt ökade avrinningen ur Mälaren måste komma att medföra förändringar av strömförhållandena i hamnar och sjötrafikleder inom Stockholm.» Det framgår av utredningen i dess helhet, att allvarliga olägenheter av dylik beskaffenhet komma att kvarstå, huru än regleringen i detalj tänkes anordnas, 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 avtappning, som anses möjlig genom Hammarbyleden, är alltför ringa i förhållande till de vattenmassor, som vid högvatten böra avledas, vadan 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 av Mälarens vattenmassor avbördas medelst en kanal av tillräckliga dimensioner mellan Bällstaviken och Brunnsviken i förening med vidgning av utloppet från Brunnsviken till Lilla Wärten.

Samtidigt som sagda kanal komme att praktiskt och tekniskt underlätta Mälarens reglering, komme den även att bespara ansevärliga delar av de kostnader, vilka 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 av vattenståndets reglering, så bleve de kostnader, vilka i stället eventuellt komme att nedläggas på den ifrågavarande kanalen, även på annat sätt fruktbärande, nämligen av den grund, att de mestadels låglänta och jämna markområden, vilka kanalsträckningen genomlöper och vilka till största delen ägas av 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 välbelägna och lämpliga industritomter att uppstå, hvarigenom värdet av statens ifrågasvarade markområden komme att i hög grad förökas.

Samtidigt härmed må erinras om Riksdagens beslut av den 26 April 1911 om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utredning i fråga om försäljning av vissa delar av det s. k. Järvafältet invid Stockholm m. m. Detta beslut avsåg visserligen de öster om järnvägen belägna delarna av nämnda fält, men lärer 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 Järva västerut fortlöpande landsvägen och Råstasjön.

Med hänvisning till denna motivering få undertecknade vördsamt hemställa,

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

Stockholm den 20 januari 1913.

E. Åkerlund.

G. W. Källman.

Karl Martin.