

Nr 29

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående planerad tunnelbana genom Liljeholmsviken i Stockholm.

I de likalydande, till allmänna beredningsutskottet hänvisade motionerna I: 496 av herr *Persson, Johan, m. fl.* och II: 616 av herr *Nihlfors m. fl.* hemställas, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om skyndsamma åtgärder i syfte att förhindra att den planerade tunnelbanetunneln i Liljeholmsviken inom Stockholms stad nedlägges på ett sådant djup, som omöjliggör sjötrafik för fartyg med större djupgående och som i framtiden skapar allt större svårigheter för sjöfarten till mälarhusarna.

I motionerna erinras om att Österbygdens vattendomstol givit Stockholms stad tillstånd att i Liljeholmsviken inom stadens gränser nedsänka en tunnelbana. Utslaget har vunnit laga kraft.

Tunnelbanetunnelns läge i Liljeholmsviken är ej enbart en lokal fråga för Stockholms stad, eftersom Liljeholmsviken utgör en del av Hammarbyleden, som staden ålades att bygga som ersättning för den slopade Karl Johans-slussen. Hammarbyleden är alltså att betrakta som allmän farled, som tyvärr kommit att få ett alltför ringa djup. Tunneln bör sänkas så djupt, att den i hela sin längd ligger fast på bergbotten, varigenom erhålles ett vattendjup av drygt 12 m. Bredden i Hammarbyleden är tillräcklig. Där emot möter det mycket stora ekonomiska uppostringar, om man framdeles skulle tvingas att ändra tunnelbanetunnelns placering. Om man sänker tunneln till bergbotten skulle dessutom trafiksäkerheten i tunnelbanan bli avsevärt bättre. Om tunneln skulle vattenfyllas under högtrafik, skulle 2 400 människor dränkas. Regleringsmöjligheterna för Mälaren påverkas dessutom.

Huvudsyftet med motionerna är emellertid att skapa möjligheter för framtida ökad sjötrafik. Hela Mälardalens trafikproblem och därmed en viktig del av Sveriges näringslivs goda utveckling skadas om genomfarten för större fartyg genom Liljeholmsviken förstöres.

Tunnelbanetunnelns ytliga läge förhindrar en biltunnel under Långholmsgatan—Hornsplan och en sådan biltunnel behövs under alla omständigheter.

Merkostnaderna för att placera tunnelbanetunneln på det lägre djupet beräknas till ca 8 miljoner kronor.

Beträffande motiveringen i övrigt får utskottet hänvisa till motion II: 616.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionerna från sjöfartsstyrelsen, länsstyrelserna i Stockholms, Södermanlands och Västmanlands län samt

berett tillfälle för Stockholms stad och Sveriges redareförening att inkomma med yttrande.

Sjöfartsstyrelsen hänvisar i första hand till sitt yttrande till statsrådet och chefen för handelsdepartementet den 14 augusti 1959, däri styrelsen erinrar om att den icke haft något att invända mot Stockholms stads anhållan att få bygga tunneln på det sedermera av vattendomstolen medgivna djupet och med de skyddsanordningar, som angivits. Styrelsen fann bärande skäl föreligga för ett antagande, att någon fördjupning av Hammarbyleden över huvud ej kommer att ske med hänsyn till bristande trafikunderlag och de stora kostnader icke endast själva kanalfördjupningen utan jämväl ombyggnaden av befintliga anläggningar såsom kajer, broar m. m. skulle leda till. De hamntekniska förutsättningarna för en utbyggnad av Årstadalshamnen bedömes även vara ytterst begränsade. Även om så ej vore fallet skulle det principiellt vara oriktigt att förlägga kajerna så långt in mot stadens centrum.

I sitt nu avgivna yttrande anför styrelsen, att mälarhamnarna har tillgång till två alternativa förbindelser med Östersjön, nämligen dels via Södertälje kanal och dels via Hammarbyleden. Via den senare leden tillföres mälarhamnarna främst mineraloljor från depåerna i stockholmsområdet. Vid direktimport blir Södertälje kanal den naturliga leden jämväl för oljeimporten. Eventuella förbättringsåtgärder bör därför inriktas på Södertälje kanal. De ekonomiska och tekniska förutsättningarna för att ge slussen i Södertälje och de anknytande farlederna ökad kapacitet utredes av styrelsen. Redan nu anser sig styrelsen kunna uttala, att nyttoverkningarna av en framtida fördjupning av jämväl Hammarbyleden måste bli av ytterst begränsat värde för mälardalens näringsliv och icke stå i rimlig proportion ens mot kostnaderna för den förberedande åtgärd en sänkning av tunneln innebär och då långt mindre mot kostnaderna för en ombyggnad av Hammarbyleden. Styrelsen anser det ytterst osannolikt att det dyrbara, transoceaniska linjetonnaget kommer att anlöpa mälarhamnarna annat än tillfälligt.

Enligt styrelsens mening bör åtgärder, som kan finnas motiverade för förbättring av mälarhamnarnas trafikförutsättningar, inriktas på farlederna via Södertälje kanal. En splittring av åtgärderna bör icke komma i fråga.

Länsstyrelsen i Stockholms län anför, att en hamn vid Märsta för bl. a. införsel av petroleumprodukter till storflygplatsen vid Arlanda ifrågasatts. Den lämpligaste leden för oljetonnaget synes då vara genom Södertälje kanal. I övrigt saknar länet hamn av större betydelse. Länsstyrelsen kan därför icke finna, att några mera betydande nackdelar skulle uppstå genom det planerade tunnelbygget.

Länsstyrelsen i Södermanlands län framhåller, att de orter inom länet, vilka har hamnar med något större djup, icke synes intresserade av en dju-

pare farled vid Liljeholmen än tunnelbaneförslaget medger. Förbindelsen mellan Östersjön och Mälaren är dessutom åtminstone för närvarande fullt tillfredsställande genom Södertälje kanal. Skulle framdeles djupare farled behövas bör denna farled utbyggas.

Länsstyrelsen i Västmanlands län bifogar yttrande från hamnstyrelsen i Västerås och drätselkammaren i Köping.

Hamnstyrelsen i Västerås anför, att utvecklingen av sjöfarten medfört krav på förbättring av tillfartslederna till Mälaren. Styrelsen anser det angeläget, att det icke vidtages åtgärder, som förhindrar en framtida förbättring av dessa tillfartsleder.

Drätselkammaren i Köping redogör för vad från stadens sida åtgjorts för att förbättra sjöfartsmöjligheterna till staden. Även om sjötrafiken till och från mälarhusarna även efter en fördjupning av djuplederna i Mälaren i huvudsak kommer att ledas genom en fördjupad och utbyggd kanal och sluss i Södertälje, bör möjligheten att framdeles kunna öka Hammarbyledens kapacitet icke undanröjas.

Länsstyrelsen anser det icke framsynt att genom framdragande av tunnelbana i Liljeholmsviken på det avsedda djupet hindra en framtida användning av Hammarbyleden för trafik med större fartyg. Länsstyrelsen, som icke ansett sig böra ingå i någon bedömning av frågan huruvida några åtgärder i åsyftad riktning numera är rättsligen möjliga, betonar att det ur länets synpunkt måste anses vara ett intresse, att det ifrågavarande beslutet omprövas.

Stockholms stad återger i sitt yttrande yttranden från spårvägsdirektören, gatunämnden och hamnstyrelsen.

Spårvägsdirektören anför, att den sydvästra tunnelbanan, vilken är den som korsar Liljeholmsviken, är av stor vikt för de närmare 100 000 personer, som bor i de sydvästra förorterna. Fördröjning av arbetet skulle därför vara ytterst oläglig. Skulle katastrofrisk föreligga vore det dock skäl att ompröva planerna.

Förläggande av tunneln i ett 5—8 m. djupare läge skulle enligt beräkningar hösten 1958 inneburi en kostnadsökning med 20—40 miljoner kronor samt ett par års försening. Till detta skulle nu enligt gatunämndens yttrande komma 8 miljoner kronor, som lagts ned på arbeten, som vid en fördjupning vore bortkastade. Man har strävat efter att få en så trafiksäker, kapacitetsstark och ekonomisk anläggning som möjligt. Under planerings- och byggnadstiden kontrolleras ritningar och beräkningar för bärande konstruktioner principiellt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Bolaget har för sin del funnit, att den projekterade och delvis byggda tunneln motsvarar de krav, som rimligen kan ställas på den ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Gatunämnden anför bl. a., att påståendet i motionerna att en biltunnel un-

der Långholmsgatan—Hornsplan skulle kollidera med tunnelbanetunneln är felaktigt. Den tunnel i Långholmsgatan, som ingår i planerna för detta område hindras icke eller försvåras av tunnelbanan i dess fastställda höjdläge. Risken för vattenfyllning av tunneln efter fartygshaveri mitt ovanför tunneln är icke stor. Tunneln kommer att vara kringfylld så att bottnen i farleden på ömse sidor om tunneln kommer att ligga i nivå med överytan av de 70 cm tjocka skyddsplattor av betong, som kommer att läggas på taket av den egentliga tunnelkonstruktionen. Skulle ett fartyg komma att sjunka på den aktuella platsen, något som får anses som ytterst osannolikt under fredsförhållanden, kan det aldrig komma att belasta tunneln med mer än någon mindre del av sin vikt. Under krigsförhållanden avser man att icke trafikera tunneln.

Hamnstyrelsen börjar med att konstatera, att uppgiften i motionerna att staden ålagts anlägga Hammarbyleden såsom ersättning för den slopade Karl Johans-slussen är felaktig. Kungl. Maj:ts tillstånd att bygga Hammarbyleden lämnades år 1914 och leden var färdig år 1930, medan slussen vid Karl Johans torg slopades i samband med slussområdets ombyggnad under åren 1932—1935.

Trafiken genom Hammarbyleden omfattar omkring 30 000 enheter per år. Häre ingår ca 17 000—18 000 motor- och segelbåtar. Nyttotrafiken uppgår således till 13 000—14 000 enheter årligen. Maskindrivna fartyg över 10 nettoregister-ton uppgick år 1957 till omkring 9 000. Över 900 nettoregister-ton var endast 100 stycken. Hammarbyledens nuvarande kapacitet kan därför ej sägas ha blivit i påtaglig omfattning utnyttjad. En fördjupning av farleden skulle nödvändiggöra anläggning av en ny sluss vid Skanstull. Med hänsyn till de stora utgifter och betydande svårigheter, som en fördjupning skulle medföra, torde en dylik åtgärd få anses utesluten inom överskådlig framtid.

Det i motionerna åsyftade farledsdjupet, drygt 12 m., svarar mot djupet i Suezkanalen. Kielkanalen är endast 11,3 m. men Panamakanalen obetydligt djupare, 12,5 m. Med sådant djup skulle exempelvis tankfartyg med 40 000 ton dödviktskapacitet kunna framföras. Trafik med sådana fartyg förutsätter emellertid praktiskt taget hel ombyggnad av Hammarbyleden. De fria genomfartsöppningarna vid Liljeholmsbron och Årstabron måste då vidgas och som nämnts slussen vid Skanstull ombyggas. Fartyg av denna storlek kan dessutom icke med betryggande säkerhet manövreras i de trånga farvattnen i Mälaren, genom Liljeholmsviken, Årstaviken och Hammarbyledens saltsjödel. Dessutom torde befintliga broar över farleden icke medge passage av fartyg med en storlek, som svarar mot det angivna större farledsdjupet.

Vad som i motionerna anföres om bristande regleringsmöjligheter i Stockholm för Mälarens avrinning synes sakna relevans i sammanhanget, enär Mälarens reglering icke är beroende av farledsdjupet i Hammarbyleden.

Hamnstyrelsen anser för sin del att tunnelbanan genom Liljeholmsviken ur sjöfartens synpunkt icke behöver förläggas på större djup under vattenytan än som erfordras för att bibehålla det för Hammarbyleden fastställda bottendjupet, 6,9 m., under den reglerade medelvattenytan i Mälaren.

Föredragande borgarrådet anför, under hänvisning till sitt interpellations-svar i stadsfullmäktige den 15 december 1958, att undervattenstunneln i Liljeholmsviken icke kommer att utgöra något hinder för sjöfarten till hamnanläggningarna i Årstaviken och genom Hammarbyleden, och att tunneln kommer att erhålla en så stabil konstruktion att risken för skador till följd av yttre åverkan under fredstid icke är större än på övriga delar av tunnelbananätet, exempelvis på den trafikmässigt betydligt hårdare belastade delen under strömmarna. Principerna för tunnelns dimensionering och belastningsantaganden har godkänts av vederbörlig statlig tillsynsmyndighet, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som även fortlöpande kontrollerar ritningar och beräkningar för tunnelns bärande konstruktioner.

Borgarrådet anför vidare:

»En sänkning av tunneln gör det i och för sig icke möjligt för större fartyg att passera. Tunnelns läge medger nämligen obehindrad genomfart för alla sådana fartyg, som över huvud taget kunna komma in i Mälaren och Årstadshamnen. Skall det vara någon mening med att ur fartygstrafiksynpunkt lägga tunneln djupare, måste detta förutsätta en fullständig fördjupning och ombyggnad av hela Hammarbyleden, vilket bl. a. innebär en helt ny sluss vid sidan om den gamla slussen under Skanstullsbron. Detta skulle förutsätta utomordentligt omfattande investeringar till belopp, som uppgå till flera gånger den merkostnad på 30 à 50 mkr ett djupare läge på tunneln kräver. Större fartyg kunna heller icke manövrera i den trånga farleden under och intill Årsta- och Liljeholmsbroarna utan omfattande ingrepp i dessa broar. Härtill kommer, att Hammarby- och Liljeholmsleden på grund av den växande trafiken över broarna och härav följande konflikter mellan landtrafik- och sjötrafikintressena blir allt mindre attraktiv som genomfartsled in i Mälaren. Redan nu föredra de flesta fartyg, som skola från Stockholms saltsjöhamnar in i Mälaren att gå omvägen genom Södertälje kanal i stället för att hindras av de spärrtider i fråga om Danviks-, Skanstulls- och Liljeholmsbroarnas öppnande, som måst införas av hänsyn till landtrafiken.»

Stadskollegiet åberopar ovan återgivna yttranden och avstyrker motionerna.

Redareföreningen framhåller, att tillfartslederna till Årstaviken, som i sammanhanget skulle bli aktuella ur hamnsynpunkt, för närvarande icke har större djupgående än 6 m och att det torde vara tveksamt när en fördjupning av dessa leder kommer till stånd. Till föreningen anslutna redier, vilka bedriver trafik på Mälaren, har för sin del framhållit, att något

större behov av sjötrafik till Årstadalshamnen via Södertälje kanal eller Hammarbyleden inom överskådlig tid icke torde uppkomma med fartyg av större djupgående än 6 m.

Föreningen delar icke motionärernas uppfattning, att tunneln under Liljeholmsviken skall anordnas på sådant sätt, att djupet ökas utöver det av Stockholms gatukontor föreslagna.

Utskottet

Stockholms stad har genom lagakraftvunnet utslag av Österbygdens vattendomstol erhållit tillstånd att genom Liljeholmsviken framdraga tunnelbana till stadens sydvästra förorter. Domstolen måste förutsättas därvid ha tagit hänsyn till det allmännas intresse beträffande såväl trafiksäkerhet som erforderligt djup i segelleden. I fråga om säkerheten kontrollerar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen dessutom fortlöpande ritningar och beräkningar. Utskottet vill vidare i fråga om sjöfartens möjligheter att komma in i Mälaren hänvisa till vad som säges i till utskottet inkomna yttranden, att en förbättring av dessa möjligheter bör koncentreras till Södertälje kanal.

Med hänvisning till vad ovan anförts får utskottet hemställa,
att motionerna I: 496 och II: 616 ej må föranleda någon
riksdagens åtgärd.

Stockholm den 26 april 1960

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

Närvarande:

från f ö r s t a kammaren: herrar Johan Persson, Jonasson, Sörlin, Gustaf Henry Hansson, Söderberg, Lars Larsson, Hellebladh, Tage Johansson, fru Hamrin-Thorell*, herrar Bengt Gustavsson, Ernst Olsson och Uno Olofsson.

från a n d r a kammaren: fru Eriksson i Stockholm, herrar Engkvist, Ekström i Björkvik, Björkänge, Jacobsson i Sala, fru Jäderberg, herrar Nelander, Svensson i Kungälv, fru Wallerius-Gunne och herr Carlsson i Huskvarna.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

- 1) av hr *Björkänge*,
- 2) av hr *Jacobsson* i Sala.