

Nr 36*Utlåtande i anledning av väckta motioner om utredning rörande Södertälje kanal och anknyttande farleder i Mälaren.*

I de likalydande till allmänna beredningsutskottet hänvisade motionerna I: 395 av herrar *Osvald* och *Torsten Andersson* samt II: 467 av herr *Grebäck m. fl.* hemställes, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära dels att en allsidig skyndsamt utredning göres rörande genomfarten i Södertälje och därtill anknyttande farleder i Mälaren liksom och hamnförhållandena i staden under hänsynstagande till störningsfri passage såväl för motortrafiken på broarna som för sjöfarten i kanalen och dels att i avvaktan på genomförande av utredningens förslag sådana åtgärder vidtages att hindrande exploatering av de berörda områdena icke sker.

I motionerna framhålles, att för en rationell transport kräves en god lokalisering av hamnarna och betryggande tillfartsvägar för sjöfarten. I annat fall skapas flaskhalsar, vilket bl. a. är fallet med Södertälje kanal och Mälaren.

Utvecklingen går mot allt större fartyg med effektiva lossnings- och lastningsanordningar. Större enheter ställer också anspråk på tillräckligt transportunderlag, varför sjötrafiken alltmer koncentreras till större hamnar. Denna utveckling måste i viss mån motverkas om man vill undvika en enorm överdimensionering av landtrafiken kring de största städerna. Goda förutsättningar finns för sjötrafik med större fartyg bl. a. i Köping och Västerås, där dessutom lagerutrymmen lättare kan ordnas än i Stockholms hamn. Dyrbar landtransport kan dessutom undvikas. Sverige är underutvecklat i jämförelse med många andra länder i fråga om de inre vattenvägarna.

Södertälje kanal bör icke planeras så, att den ensidigt gynnar huvudstaden, då en större farled skulle kunna förskjuta tyngdpunkten för näringslivet till för detta gynnsammare områden. Det är orealistiskt att bygga en öppningsbar bro på endast 25 meters höjd över vattenytan över Södertälje kanal. 46 meter vore mera realistiskt. Södertälje stad planerar dessutom vissa anläggningar på mark, som borde reseveras för en modern kanal. Kanalförbindelsen bör upprustas för fartyg om upp till 40 000 ton dw. I första etappen bör en farled förberedas med sikte på att fartyg om 15 000 ton skall kunna anlöpa Mälaren.

Beträffande motiveringen i övrigt får utskottet hänvisa till motion I: 395.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionerna från sjöfartsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelserna i Stockholm och Västmanlands län, Södertälje stad och Motororganisationernas samarbetskommitté.

Sjöfartsstyrelsen anför, att en undersökning pågår inom styrelsen om

Bihang till riksdagens protokoll 1963. 11 saml. nr 36

förutsättningarna för utbyggnad av Södertälje kanal. Den omfattar en teknisk och en trafikekonomisk del. Den tekniska delen är slutförd och är ute på remiss. Den trafikekonomiska delen pågår i samarbete med trafikintressen, knutna till hamnarna i Västerås och Köping, varjämte kontakt tagits med länsstyrelsen i Västmanlands län.

Den tekniska undersökningen har inriktats på två alternativ av vilka den ena siktar mot ett bibehållande av kanalens nuvarande dragning men med förlängd sluss. Fartyg med 7,5 meters djupgående på upp till 8 000—9 000 ton dw skulle då kunna passera utan bogserhjälp, vilket utgör ungefär en fördubbling av nu möjlig storlek. Kostnaderna uppskattas till omkring 45 milj. kr.

Det andra alternativet innebär en radikal omläggning av kanalsträckningen med betydande ingrepp i Södertälje stad. En ytterligare järnvägsbro måste byggas och därtill ännu en motorvägsbro utöver den som nu är under uppförande. Fartyg med ett djupgående av 9,7 meter kunde då tillåtas passera, innebärande att leden skulle kunna trafikeras av fartyg med full last om drygt 20 000 ton dw. Kostnaderna beräknas till omkring 200 milj. kr. varav ungefär hälften avser fördjupning av lederna i Mälaren.

Utbyggnad anpassad för fartyg upp till 40 000 ton dw skulle kräva betydande ingrepp i bebyggelsen i Södertälje. Kostnaderna skulle bli mycket höga och torde svårigen kunna understiga 500 milj. kr.

Den trafikekonomiska undersökningen visar, att räntabiliteten enligt alternativet med den större utbyggnaden skulle bli mycket klen. För upplandet i bergslagen skulle vinsten bli obetydlig. Icke heller för oljetransporterna torde någon större vinst kunna göras. I fråga om linjefarten från nordvästeuropa synes enligt styrelsen tendensen nu gå mot fartyg av en storlek som utan olägenhet kan passera även den nuvarande Södertälje kanal. För trafiken på medellånga distanser såsom från Nordamerikas atlantkust skulle en utbyggnad enligt det mindre alternativet ge en i stort sett tillfredsställande lösning. För de i vidsträcktare fart utnyttjade linjefartygen räcker dock icke en sådan utbyggnad men fråga är om linjefartyg i transocean trafik annat än undantagsvis skulle komma att anlöpa mälarhusarna.

Om man jämför Södertälje kanal med St. Lawrencekanalen, är det icke mycket som skiljer den sistnämnda från en enligt det mindre alternativet utbyggd Södertälje kanal i fråga om djupgående. Längd och bredd är däremot betydligt större än i Södertälje kanal.

Styrelsen slutar med att framhålla att sådana åtgärder icke nu bör vidtagas, vilka kan väsentligt fördyra en utbyggnad av kanalen till en 9,7 meters led. En eventuell utredning enligt motionärernas förslag bör emellertid i vart fall anstå tills styrelsens undersökning framlagts.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför, att man efter noggranna överväganden och i intimt samråd med berörda myndigheter stannat för en motorvägsbro på 26 meters höjd. En bro på 46 meters höjd skulle försämrats

vägens standard. Arbetsplan för omläggning av E 4 genom Södertälje har dessutom fastställts, tillstånd att uppföra bron har lämnats av Österbygdens vatten-domstol och bron har upphandlats. Styrelsen anser ytterligare utredning icke erforderlig.

Länsstyrelsen i Stockholms län hänvisar till den inom sjöfartsstyrelsen pågående utredningen och till de pågående arbetena med motorvägen och motorvägsbron. Ett bifall till motionerna skulle medföra, att alla dessa mycket brådskande arbeten måste stoppas. Länsstyrelsen avstyrker motionerna.

Länsstyrelsen i Västmanlands län hänvisar likaså till sjöfartsstyrelsens utredning och anför vidare:

Sedan denna utredning slutförts är det emellertid synnerligen angeläget att beslut snabbt fattas om en ombyggnad av kanalen och fördjupning av farlederna i Mälaren och att ombyggnaden kommer till utförande utan dröjsmål. Det torde ur trafikekonomisk synpunkt vara uppenbarligen orealistiskt att tänka sig en utbyggnad av kanalen till en storlek att den kan trafikeras av fartyg på 40 000 ton dw. Den av motionärerna påfordrade utredningen är ägnad att i onödan fördröja kanalens utbyggnad och kan icke anses behövlig.

Länsstyrelsen får därför föreslå att motionerna icke föranleda någon åtgärd.

Södertälje stad framhåller bl. a. att eventuell ändrad framtida utformning av Södertälje kanal snarast möjligt måtte fastställas. Trafikförhållandena är för närvarande olidliga. Ur stadens synpunkt är emellertid ingen som helst fördjupning av kanalen önskvärd. Redan en utbyggnad enligt sjöfartsstyrelsens mindre alternativ skulle innebära besvärande ingrepp i den centrala staden. En utbyggnad enligt det större alternativet avvisar staden bestämt, då det skulle medföra mycket stora ingrepp både i den centrala staden och i den södra stadsdelens topografi och bebyggelse.

Staden avstyrker motionerna.

Motororganisationernas samarbetsdelegation yttrar sig endast om broförbindelsen över kanalen. Delegationen anser en öppningsbar bro på E 4-vägen på en ringa höjd orealistisk. Denna fråga hade därför bort utredas närmare.

Utskottet

I motionerna aktualiseras frågan om en utbyggnad och fördjupning av Södertälje kanal och till denna anknytande farleder i Mälaren jämte därmed sammanhängande spörsmål.

Utskottet är ense med motionärerna om den stora betydelsen, i första hand för näringslivet i Mälabygden, av att denna fråga bringas till en lösning. Spörsmålet har också sedan länge varit uppmärksammat och f. n. föreligger utredningsmaterial som utmynnar i tre olika förslag till åtgärder för förbättring av trafikledens kapacitet. Utskottet vill härom i korthet anföra följande.

Ett av förslagen avser en fördjupning av farleden från omkring 6 till 7,5

meters djupgående, vilket skulle medföra bl. a. att fartyg upp till 8 à 9 000 ton dw mot f. n. endast 4 à 5 000 ton skulle kunna passera. Förslaget har kostnadsberäknats till omkring 45 milj. kr.

Ett annat förslag, som förutsätter väsentliga ingrepp i kanalens nuvarande sträckning och inom Södertälje stad, skulle medgiva ett högsta djupgående av 9,7 meter, innebärande möjlighet till trafikering med fartyg om drygt 20 000 ton dw. Kostnaderna har beräknats till ungefär 200 milj. kr., varav omkring hälften skulle belöpa på fördjupning av lederna i Mälaren.

De ovannämnda båda förslagen har berörts i remissyttrandena över motionerna. Sedan motionerna väckts och remissbehandlats har emellertid en ytterligare utredning framlagts av länsstyrelsen i Västmanlands län, vari föreslås en sådan fördjupning av Mälarleden att fartyg med 9,2 meters djupgående, motsvarande omkring 15 000 ton dw, skulle kunna passera. Kostnaderna har kalkylerats till storleksordningen 100—130 milj. kr. Länsstyrelsen har i skrivelse till sjöfartsstyrelsen i juni 1963 med överlämnande av förslaget förordat, att detta alternativ snarast kommer till utförande och hemställt att styrelsen för nästkommande budgetår hos Kungl. Maj:t begär medel för arbetenas påbörjande.

Motionärerna har i sin motivering uttalat bl. a. att kanalförbindelsen bör upprustas med sikte på att kunna mottaga fartyg på upp till 40 000 ton dw i mälartrafik. Utskottet får erinra om att samma målsättning angivits i motioner till förra årets riksdag angående tillfartsledningarna till Mälaren, vilka motioner hänvisades till utskottet. Utskottet (utlåtande nr 12/1962) avstyrkte motionerna under hänvisning bl. a. till att utredning pågick om förbättringar av kanalen och mälarfarledningarna. Motionerna föranledde icke någon riksdagens åtgärd.

I de nu föreliggande motionerna har vidare som ett andrahandsyrkande anförts att, om utbyggnad sker successivt, i en första etapp en farled bör förberedas som tillåter fartyg om 15 000 ton dw att anlöpa Mälaren.

De ovan berörda alternativa förslagen om utbyggnad till 7,5, 9,2 och 9,7 meters djupgående prövas f. n. av sjöfartsstyrelsen. Utskottet har erfarit att denna prövning kommer att vara slutförd under den närmaste tiden.

Såvitt utskottet kunnat bedöma bör sålunda inom kort material föreligga, som kan bilda underlag för vidare åtgärder till lösning av förevarande spörsmål. I detta sammanhang bör också beaktas, att frågan om statliga investeringar beträffande de största sjöarna, däribland Mälaren, och dessas sjöförbindelser med havet berörts i proposition nr 191 till årets riksdag angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m. (sid. 113 och 114), vilken proposition ännu icke behandlats av riksdagen. Föredragande departementschefen erinrar om att utredning pågår genom kanaltrafikutredningen angående vänern- och vätternområdena och anför vidare bl. a. att de slutsatser utredningen kommer till och de överväganden den redovisar bör kunna få tillämp-

ning inte endast på de frågor som utredningen är direkt inkopplad på. De principiella slutsatserna bör kunna tjäna diskussionen om hamnfrågorna i stort.

Utskottet anser sig i detta läge icke böra förorda motionärernas förslag om tillsättande av en ny utredning. Utskottet vill också erinra om att motionärernas andrahandsyrkande om en farled för fartyg upp till 15 000 ton dw väl synes ansluta sig till det ovannämnda, av länsstyrelsen i Västmanlands län i juni 1963 framlagda förslaget, vilket är under prövning.

Utskottet får således under hänvisning till det ovan anförda hemställa, att de likalydande motionerna I: 395 och II: 467 icke må för-
anleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 6 november 1963

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

HARALD J. SKOGLÖSA

Närvarande:

från första kammaren: herrar Carl-Albert Anderson*, Möller*, Schött, Jonasson, Enarsson*, Hellebladh, Ernst Olsson, Tage Johansson och fru Hamrin-Thorell*;

från andra kammaren: herrar Skoglösa, Jacobsson i Sala, Dickson, fru Thunvall*, herrar Carlsson i Huskvarna, Lundmark, Haglund, Börjesson i Glömminge, Westberg*, Edlund och fröken Andersson i Lerum.

*Ej närvarande vid utlåtandets justering.