

## Nr 30

### *Utlåtande i anledning av väckta motioner angående utbyggnaden av Södertälje kanal.*

I de till allmänna beredningsutskottet hänvisade likalydande motionerna I: 626 av herr *Nils Theodor Larsson* och II: 778 av herr *Hedin* hemställas, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära att kanalutredningen får i uppdrag att med förtur utreda förutsättningarna för att genom en utbyggnad av Södertälje kanal eller på annat sätt förutsättningar skapas för att fraktfarten i Mälaren jämföras med fraktfarten vid östersjökusten.

Motionärerna anför bl. a. att frågan om en utbyggnad av sjöfartsförbindelserna till det inre av Mälaren kräver den största uppmärksamhet eftersom här finns en i Sverige unik möjlighet att skapa en kusthamnssträcka mitt inne i landet.

Motionärerna gör vissa jämförelser med den utländska kanaltrafiken och dess betydelse och understryker vikten av en långt gående farledsfördjupning.

De anför vidare åtskilliga trafikpolitiska och trafikekonomiska synpunkter som de anser talar för en utbyggnad av anordningarna för kanaltrafik och framför kritiska synpunkter på vissa på andra håll gjorda ställningstaganden. De hänvisar också till vissa tekniska och andra anordningar, skjutbogerare, containersystem och samtrafik med andra transportmedel m. m. och anför beträffande Södertälje kanal bl. a. att hittillsvarande utredningar icke tillräckligt belyst problematiken gällande lönsamheten för investeringen sedd mot näringslivets framtida utveckling och mot tillväxtproblemen för Stockholm som storstad utan satellitstäder för avlastning av terminalinvesteringar i hamn och trafikleder.

För att Mälaren i transporthänseende skall kunna jämföras med övriga kustområdena torde förutsättningarna behöva undersökas för att utöka djupet i Södertälje kanal, om möjligt till 16 m., samt för att bygga för sjöfarten lämplig sluss i denna fördjupade kanal. Med utnyttjande av datateknik för en allmän överblick av momenten i detta problemkomplex borde en sådan utredning kunna genomföras relativt snabbt. Härvid skulle även alternativa lösningar för att nå samma syfte kunna övervägas. Kanalutredningen skulle lämpligen kunna göra en sådan utredning med förtur. Den av sjöfartsstyrelsen föreslagna utbyggnaden av Södertälje kanal som landstinget i Väst-Bihang till riksdagens protokoll 1966. 11 saml. Nr 30

manlands län och städerna Västerås och Köping kraftigt engagerar sig för behöver snarast genomföras som en första nödvändig etapp. Det synes emellertid vara angeläget att man samtidigt skapar underlag för en mera långsiktig planering av mälarfarledernas utbyggnad.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionerna från Södertälje stad och Västerås stad.

*Södertälje stad* anför följande.

Sjöfartsstyrelsen har i sin den 17 juni 1965 framlagda utredning angående fördjupning av Södertälje kanal och Mälarens djupled anført bl. a.: »Som framgått av kostnadsberäkningarna stiger kostnaderna för farledsförbättringar progressivt: varje ytterligare meter i djupgående blir allt dyrare. En särskild kostnadströskel bildas naturligt nog vid den gräns som bestäms av den nuvarande kanalfårans läge. Det största alternativet blir dyrt, därför att det förutsätter en helt ny kanal. Vad som här sagts om kanalen i Södertälje gäller också för djupleden genom Mälaren — helt annorlunda ställer sig utvecklingen av de trafikvinster som kan förutsättas ernås vid olika fördjupningsalternativ. De största trafikvinsterna görs om man kan gå över från fartyg på 4 000—5 000 ton till fartyg på 10 000—15 000 ton. En ytterligare ökning från 15 000 till 20 000 ton medför väsentligt mindre vinster. Detta förhållande tar sig i sjöfartsstyrelsens transportvinstberäkningar för år 1970 det uttrycket att man — bortsett från avsevärda standardfördelar — för en merkostnad i det största alternativet av 118—170 milj. kronor i förhållande till de mindre alternativen, utvinner endast en mervinst av 0,72 milj. kronor vid jämförelse med mellanalternativet och 2,7 milj. kronor vid jämförelse med det minsta alternativet.»

Avslutningsvis säger sjöfartsstyrelsen i detta sammanhang, att vid valet av eventuellt fördjupningsalternativ 9,7 m-alternativet bör uteslutas.

Drätselkammaren, som vill tillägga att en utbyggnad av farleden i föreslagen omfattning icke kommer att begränsa sig till kanalen och Mälaren utan måste omfatta jämväl farleden mellan Södertälje och Landsort, en sträcka av omkring 30 distansminuter (55 km), instämmer helt i sjöfartsstyrelsens uppfattning och hävdar att den av styrelsen dragna slutsatsen beträffande ett 9,7 m-alternativ med ännu större skärpa måste tillämpas i fråga om varje fördjupning därutöver.

Härutöver vill drätselkammaren anmärka, att Mälaren, som i synnerhet för Stor-Stockholmsregionen utgör den huvudsakliga råvattentäkten, måste bevaras från den fortgående allmänna nedsmutsningen. En kanalfördjupning med åtföljande ökning av antalet fartyg och deras tonnage skulle innebära att Mälarvattnet ytterligare nedsmutsas och kunde medföra att Mälaren icke längre skulle kunna brukas som råvattentäkt. Konsekvenserna härav skulle bli oöverskådliga.

På grund av vad sålunda anförts får drätselkammaren hemställa i första hand att motionen icke måtte föranleda någon åtgärd samt i andra hand att resultatet av den nyligen tillsatta hamnutredningens arbete bör avvaktas.

*Västerås stad* uttalar:

Av motiveringen till motionen framgår att motionären avser att den av sjöfartsstyrelsen föreslagna utbyggnaden av Södertälje kanal bör genomföras som en första nödvändig etapp. Det framhålls i detta sammanhang att

det är angeläget att man samtidigt härmed skapar underlag för en mera långsiktig planering av målarfarledernas utbyggnad. Den i motionen föreslagna utredningen skulle avse förutsättningarna att utöka djupet av Södertälje kanal om möjligt till 16 meter samt att bygga för sjöfarten lämplig sluss i denna fördjupade kanal. Motionären framhåller att en utbyggnad av målarfarlederna enligt sjöfartsstyrelsens förslag omedelbart kan påbörjas och att den mellansvenska bergslagen väl dokumenterat behovet av en sådan utbyggnad.

Frågan om olika fördjupningsalternativ har under de utredningar som föregått sjöfartsstyrelsens förslag varit föremål för ingående undersökning. Tre olika fördjupningsalternativ har därvid utretts för ett djupgående av respektive 7,5 meter, 9,2 meter och 9,7 meter.

Sjöfartsstyrelsen har slutligen stannat för att förorda en variant av 7,5 metersförslaget, benämnt 8,0 metersförslaget, innebärande en fördjupning av farlederna för 8,0 meters djupgående fartyg och en samtidig nybyggnad av sluss i Södertälje enligt 9,2 metersförslaget. Härigenom skulle bland annat vinnas större flexibilitet med hänsyn till fartygsvalet, genom att fartyg med stor bredd och längd i förhållande till djupgåendet skulle kunna sättas in i trafik på Mälaren. Dessutom vinnes den fördelen att en ytterligare fördjupning av farlederna till 9,2 meter kan ske utan att ombyggnad av den föreslagna slussen behöver ske. Sjöfartsstyrelsens förslag har vunnit anslutning från samtliga intressenter som äro knutna till målarhamnarna.

Till frågan om ytterligare utredningar om större kanalalternativ må framhållas att de hittills utredda alternativen får anses tillfredsställa den övre gräns i fråga om fartygsstorleken som av säkerhetsskäl bör tillåtas i Mälaren. Det största av de utredda alternativen — 9,7 metersalternativet — skulle medge trafik med fartyg över 25 000 dw. Detta alternativ har redan under de förberedande utredningarna ansetts för dyrt i förhållande till fördelarna och målarhamnarnas intressenter har därför förordat en lösning enligt det s. k. 9,2 metersalternativet. Med denna bakgrund synes det orealistiskt att tänka sig en lösning som skulle jämställa fraktfarten i Mälaren med fraktfarten vid Östersjökusten.

Efter överläggningar mellan sjöfartsstyrelsen och representanter för Västmanlands län i slutet av 1965 och i början av 1966 har bedömts att en finansiering av Mälarens djupled genom enbart uttag av höjda kanalavgifter med nuvarande stadsfinansiella läge ej vore möjligt att realisera, om projektet skall kunna tänkas bli utfört inom rimlig tid. Sålunda har nu städerna Västerås och Köping samt Västmanlands läns landsting genom sitt förvaltningsutskott under förutsättning av ett snabbt genomförande av projektet med början genom riksdagens beslut i frågan under 1967 beslutat att bidra med tillsammans 17 milj. kronor för fördjupning av Mälaren från Ragnhildsborg. Övriga kostnader för kanal och sluss 50 milj. kronor beräknas enligt sjöfartsstyrelsens förslag kunna mer än väl finansieras genom ökad trafik och höjda kanalavgifter och även ligga till grund för finansiering av en andra etapp. Härvid beräknas för de höjda kanalavgifterna endast behöva tagas i anspråk 15 % av de beräknade transportkostnadsvinsterna.

I motionen anföres att det icke är förstäligt, att mot den bakgrund som redovisas i motionen, 750 000 kronor till förberedande arbeten för farledsarbeten i Mälaren, ströks i årets statsverksproposition från vad sjöfartsstyrelsen begärt. Staden delar denna mening. Förberedelsearbetena är så tidsödande att det framstår som synnerligen angeläget att de igångsättes så

snart som möjligt. För att icke i onödan försena den nödvändiga lösningen av den aktuella farledsfrågan bör därför enligt stadens mening medel ställas till sjöfartsstyrelsens förfogande så att förberedelsearbetet snarast kan påbörjas.

Med anledning av vad sålunda anförts får Västerås stad sammanfattningsvis uttala, att staden avstyrker bifall till den del av motionen, som avser fördjupning till 16 meter, samtidigt som staden vill framhålla angelägenheten av att det av kungl. sjöfartsstyrelsen framlagda förslaget till fördjupning av Södertälje kanal och Mälarens djupled snarast kommer till utförande.

### Utskottet

I motionerna hemställes att åt kanaltrafikutredningen måtte uppdragas att med förtur utreda förutsättningarna för att genom utbyggnad av Södertälje kanal eller på annat sätt åstadkomma jämställdhet mellan fraktfarten i Mälaren och fraktfarten vid östersjökusten.

Spörsmål angående utbyggnad av Södertälje kanal och andra farleder till och i Mälaren har i anledning av väckta motioner vid upprepade tillfällen behandlats av utskottet (utlåtandena nr 12/1962, 36/1963 och 44/1965). I sistnämnda utlåtande hänvisade utskottet till sina tidigare uttalanden och framhöll med stöd bl. a. av remissyttranden av sjöfartsstyrelsen och kanaltrafikutredningen att en av motionärerna framförd tanke på utbyggnad av vissa mälarfarter med sikte på 16 meters djup finge anses såsom helt orealistisk och att farhågor anförts, bl. a. av företrädare för berörda lokala intressen, att ett bifall till motionärernas förslag om utredning av ett sådant projekt skulle i onödan fördröja de förbättringar av farlederna som var under prövning och som bedömdes såsom mycket angelägna. Samtliga motioner har enligt utskottets förslag lämnats utan åtgärd av riksdagen.

Även i de nu föreliggande motionerna syftar argumenteringen till en utbyggnad av farleder m. m. som bl. a. innebär en fördjupning av Södertälje kanal till 16 meters djup. Utskottets tidigare uttalade uppfattning beträffande detta förslag har fått ytterligare stöd genom vad Södertälje stad och Västerås stad nu anför i sina yttranden över motionerna. Utskottet vill vidare framhålla, att ett av sjöfartsstyrelsen förra året framlagt förslag om förbättring av farlederna efter remissbehandling och viss överarbetning i anslutning till förhandlingar mellan styrelsen samt landstinget och vissa kommuner i Västmanlands län är föremål för vidare prövning av Kungl. Maj:t. På ovan anförda skäl anser sig utskottet icke böra förorda något ändrat ställningstagande från riksdagens sida. Utskottet får således hemställa,

att de likalydande motionerna I: 626 och II: 778 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 14 april 1966

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

---

*Närvarande:*

från första kammaren: herrar Möller\*, Sörlin, Eric Gustaf Peterson, Enarsson, Hellebladh, Svanström, Hedlund, Nyman, Wååg, Torsten Hansson\* och Blomquist\*;

från andra kammaren: fru Eriksson i Stockholm, fru Jäderberg, herrar Lundmark, Haglund, Wikner, Nilsson i Bästekille, Westberg, Rask, Johansson i Växjö, Thylén, From\* och Josefson i Arrie.

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.