

Nr 594

Av herr Nilsson, Ferdinand, om utbyggnad av Södertälje kanal.

De inre vattenvägarnas och farledernas utbyggnad i Sverige förtjänar större uppmärksamhet än vad som hittills kommit den till del. Kanaltrafikutredningens betänkande har tyvärr inte heller belyst transportmöjligheterna på rätt sätt, eftersom det i detta förutsatts en upprustning och modernisering av järnvägs- och vägtransporterna, medan för sjöfartens del en motsvarande teknisk utveckling inte analyserats. Här kan nämnas att i betänkandet om Vänerns och Vätterns förbindelser med Västerhavet förutsatts vägförbindelser avsedda för 10 tons axeltryck och 16 tons boggitryck, men som bekant har för lastbilstrafiken fordonslängden maximerats till 24 meter och axeltrycket till 8 respektive boggitrycket till 12 ton. Först på 1980-talet kan man räkna med motorvägar lämpliga för tung trafik på sträckan Trelleborg—norska gränsen och Göteborg—Stockholm. Det har också sagts att kostnaden för den föreslagna nya kanalen Uddevalla—Vänersborg i storleksordning skulle motsvara ca 15 kilometer modern motorväg. Självfallet skulle den åstadkomma en transportkapacitet som på vägsidan endast kan erhållas med flermiljardinvestering. Därtill kommer att den uppmärksammade västtyska Leber-planen för den kontinentala trafiken ifrågasatt lämpligheten av att tung last tillföres vägtrafiken med hänsyn till de kostnader detta förorsakar samhället, vilka den tunga trafiken inte kan bära utan subvention från samhället eller privatbilismen. I stället förordas ett överförande av trafik från väg till järnväg samt därutöver en allmän upprustning av trafiken på de inre vattenvägarna. Den tekniska rationaliseringen har för sjöfartens del givits prioritet och innefattar bl. a. ett sammanförande av mindre företag i större enheter. Även i Sverige har sjöfartens tekniskt betonade utveckling för t. ex. vänertrafikens del tagit sig uttryck i att Ahlmarksrederiet fram till våren 1969 tillförts 8 nybyggda fartyg för 31 milj. kr. avsedda för lift on lift off-trafik. Rationaliseringen kan komma att i Sverige liksom i andra länder medföra helt nya tekniska lösningar för den inre sjöfarten liksom för kustsjöfarten. Mindre enheter som sammankopplas till större med en påskjutande bogserbåt är en vanlig utvecklingslinje. Andra är anordningar som syftar till att eliminera lossnings- och lastningstid i hamnarnas terminaler samt att åstadkomma samtrafik utan omlastning eller lagring mellan järnväg—sjöfart och väg—sjöfart efter roll on roll off-systemet.

Det skulle föra för långt att här beröra alla tänkbara utvecklingsmöjligheter. — *Bihang till riksdagens protokoll 1968. 3 saml. Nr 594*

heter. Det torde emellertid stå klart att man inte med utgångspunkt från hittillsvarande förhållanden kan dra slutsatser om framtida lönsamhet. Fri konkurrens mellan trafikmedlen tvingar under likartade undervägsvillkor fram nya lösningar. Till denna tekniska evolution måste hänsyn tas när lönsamheten hos farleds- och kanalprojekten bedöms. Detta gäller i hög grad frågan om vänerförbindelserna och i ännu högre grad den nu aktuella frågan om fördjupning av Södertälje kanal, där tre alternativ redan föreligger färdigutredda: 7,5 meters djup, 9,2 meters djup och 9,7 meters djup. Det synes vara riktigt att nu i första hand söka uppnå en snabb lösning av problemen kring utbyggnaden av Södertälje kanal. Där är också möjligheterna att »flytta kusten inåt landet» störst och kostnaderna i förhållande till tänkbar trafikökning även på kort sikt lägst. Det hindrar inte att det kan vara riktigt att söka uppnå en lösning av väner- och mälarfrågorna i ett sammanhang, om så tidsmässigt är möjligt.

Vissa utvecklingstendenser inom sjöfarten hänger samman med framtidsbedömningen av sjötransporterna och måste därför beröras. De i specialfartyg för containertransporter engagerade rederierna har uttalat ett intresse för att bl. a. i samarbete med järnvägen och andra transportföretag i land söka samla all eller åtminstone huvuddelen av containertrafiken till en enda skandinavisk hamn, och denna skulle då vara Göteborg, som har det för dessa fartyg bästa terminalläget. Kapitalkostnaden är per fartyg räknat så utomordentligt stor och systemets lönsamhet så beroende av kortaste möjliga hamntid — en rundresa som förr tog 72 dagar är nu beräknad för 28 dagar — att fartygen endast kan anlöpa en hamn, dit godset måste dras samman. Detta planeras ske förutom på landsvägen genom små, rationella fartyg för containertransport, s. k. feederfartyg. Endast Göteborg skulle därmed kunna ge tillräckligt godsunderlag för linjetrafik med de stora containerfartygen — Atlantic Saga är t. ex. på 15 725 ton dw, men till följd av att containerlast tar stort utrymme lika rymligt som ett 40 000 tons bulklasterfartyg. Alternativet skulle inte vara t. ex. linjetrafik på flera hamnar eller kanske ens på Stockholm utan att den skandinaviska trafiken gick direkt till förslagsvis Rotterdam med feederfartygen. Det skulle givetvis göra hela den skandinaviska marknaden ur exportsynpunkt till en andrahandsmarknad med särskild belastning på transportkostnaderna jämfört med kontinenten.

Det finns ingen anledning att inte beakta den transportpolitik som är för handen hos de i containertrafik engagerade rederiföretagen. Men det innebär inte att utvecklingen kommer att medföra att Göteborg nödvändigtvis blir den enda stora exporthamnen. Sjöfartens utveckling har under loppet av ett par årtionden gång på gång kommit alla prognoser på skam. Avgörande för de stora containerfartygens liksom alla fartygs lönsamhet är inte i och för sig förhållandena i en viss hamn utan att antalet hamnanläggningar blir få och att fartygen kan gå fullastade. Även om systemet

syftar till att dra samman all containerfart till Göteborg så är det därmed inte säkert att det verkligen blir så. Godsunderlaget i mälarenregionen inklusive Stockholm är så stort att även därifrån kan fartyg gå fullastade. Med hänsyn till de längre distanserna kanske de bör ha ännu större kapacitet. Nya, snabbare, större och bättre fartygstyper finns redan på ritborden. Den högre undervägs-kostnaden för ett stort fartyg får också ses mot vad flera mindre kostar för samma sträcka. Det kan mycket väl tänkas att feederfartygen i själva verket kommer att få till uppgift att dra samman last från alla hamnar där linjefartyg inte kan få full last till sådana hamnar där underlag för linjetrafik finns — och det kan trots allt bli flera än en, kanske flera än två.

Hela mälarenområdet och infarten till detta erbjuder intressanta möjligheter för framtiden också därför att hamnarna där är lätt tillgängliga för året-runttrafik, då isbrytningen inte innebär några problem. Farledsförhållandena är betydligt gynnsammare i detta avseende än för Stockholms hamn, där isvallarna längs kusten kan vara svårt hindrande för sjöfart. Stockholms hamn har också av företrädare för staden ansetts behöva en komplettering i söder vid t. ex. Nynäshamn just för containertrafik m. m. En sådan hamn skulle dock få mycket besvärlig transportanknytning till sitt uppland norr om Stockholm och norr om Mälaren.

Det är inte minst i detta sammanhang som nya hamnlägen bör diskuteras, men då innefattar de i samtliga fall tillgång till en farled för stora fartyg genom Södertälje. Man kan t. ex. tänka sig ett nytt hamnläge någonstans mellan Bålsta och Bro, där vissa industrianläggningar med hamn redan finns och där infartsdjupet i Södra Björkfjärden, Prästfjärden och Norra Björkfjärden hela vägen är tillräckligt för även mycket stora fartyg. Frågan bör intressera inte enbart Stockholms stad eller vara en angelägenhet för kuststäderna utan lika mycket statsmakterna med hänsyn till de väldiga väg- och brokostnader som blir en följd av en ny hamn i kustläge med landförbindelser norrut som förutsättning. Det är inte för mycket att här tala om extra miljardkostnader sedda mot de 100—300 miljoner som kan komma i fråga i Södertälje beroende på vilka alternativ som genomföres.

Med hänsyn till vad som här sagts om behovet av större fartyg bör även mindre farledsförbättringar i Södertälje ske med hänsynstagande till den framtida utvecklingen, som kanske inte kan fullt bedömas förrän om ytterligare några år. Både container-, enhetslast av annat slag och bulklast liksom oljetransporter befinner sig under stark omvandling. Härtill kommer gastransporter.

Hur alarmerande situationen egentligen är på denna punkt framgår av de något naiva resonemang som förs på sina håll om konsekvenserna av för framtiden kapacitetsbegränsande natur. Aktuell har den nya bron över Södertälje kanal varit, där mälarenstäderna önskat en farledsbredd om minst 39 meter men sjöfartsstyrelsen accepterat en bredd om 35 meter sedan det

1* — *Bihang till riksdagens protokoll 1968. 3 saml. Nr 594*

stått klart att krav skulle ställas på sjöfartsstyrelsen att eljest med höjda kanalavgifter finansiera merkostnaden för brobygget. Därefter har Österbygdens vattendomstol i domskäl konstaterat att södertäljebrons tillkomst inte medför annan förändring av framkomstmöjligheterna än att vissa fartyg inte kan passera utan att bron öppnas. Med farledsbredden tillfredsställes kraven från den nuvarande trafiken och med ett nödrop (bl. a. bogserbåtshjälp) kraven enligt vissa alternativ till förbättring av farleden. Med brohöjd om 15,6 meter måste flertalet fartyg även i fortsättningen begära broöppning. Ytterligare sex meter i höjd skulle reducerat broöppningarna med ca 50 procent. Det skydd som här kan ges i fråga om handelsfriheten i farledsfrågan är obetydligt, delvis som en följd av trafikpolitiken. I den mån landtrafikens broprojekt inkräktar på farledsutrymmet måste sjöfarten betala kostnaderna för den konkurrerande landtrafiken långt innan dessa kan tas igen från sjöfarten. Sjöfarten måste rent av för lönsamhet enligt den nya trafikfilosofin finansiera sina investeringar, innan de ägt rum och innan den trafik kan föreligga som skulle göra investeringarna lönsamma. Betalning i förväg förutsättes t. ex. i fråga om den av kanaltrafikutredningen föreslagna investeringen i Trollhätte kanal, som skall till stor del finansieras genom avgiftshöjningar för den nuvarande trafiken i kanalen. Man gör det på detta sätt också särdeles lätt för sig att vara skeptisk till investeringar i inhemsk sjöfart.

Av stor betydelse för kravet på framtida utbyggnad av Södertälje kanal är transportmetodernas påverkan på fartygsstorleken. Denna sker inte endast så att större kvantiteter fraktas per fartyg utan också så att fartygsstorleken växer snabbare än kubikinnehållet, vilket föranleds av att godset måste kunna hanteras snabbare och lättare. När sjöfartsstyrelsen 1965 presenterade sina alternativ till farledsutbyggnad i Södertälje (7,5, 9,2 och 9,7 meter) utgick man från konventionella fartyg. I de olika alternativen var då fartygsbredd, -djup och -längd givna för ett fartyg mellan 7 000 och 8 000 ton dw respektive 15 000—18 000 ton dw respektive 20 000—25 000 ton dw. Dessa dimensioner kan på grund av fartygens utveckling bli *helt andra* än vad som antogs så sent som 1965. Detta visas av måttuppgifter kring en del moderna fartyg levererade så sent som 1966 och 1967. Jag påstår inte att just dessa fartyg skulle komma att användas i mälartrafik — tvärtom är de specialbyggda för helt andra trader — men jag vill fästa uppmärksamheten på hur fartygsmåtten är långt ifrån givna vid viss lastkvantitet.

Ett fartyg i *citadellserien* har t. ex. en dödvikt om 27 700 ton enligt *de nya* mättningsreglerna, vilket motsvarar ett fartyg av den största typen i sjöfartsstyrelsens alternativ. Djupgåendet är 10,71 meter, bredden 24,05 meter, längden 119 meter. Det största alternativet för utbyggnaden förutsatte ett djupgående om 9,7 meter, bredd om 24,5 meter och längd om 200 meter. Alternativ två — det största som kunde genomföras utan ny farledssträck-

ning — förutsatte djup om 9,2 meter, bredd om 21 meter och längd om högst 165 meter. Slutligen avser det minsta alternativet djup om 7,5 meter, bredd om 18 meter och längd om 145 meter. Inte ens i det största alternativet räcker djupgåendet för citadellserien, och farledsbredden i slussen får bara centimetrar till godo.

De för containertransport avsedda linjefartygen passar inte in i sjöfartsstyrelsens måttstandard. Atlantic Span med dödvikt under 16 000 ton har en längd om 189,42 meter, bredd 26,5 meter och djupgående av 8,22 meter. Vidare har det moderna enhetslastfartyget för Ostasiatiska Kompaniet Hondo om 12 900 ton dw djupgående 9,4, bredden 21,4 och längden 149,5 meter. I det sistnämnda fallet räcker även i 9,2-metersalternativet bara längden till för fartyget. Vidare: bilfartyget Waitara om 12 990 ton dw har djupgåendet 9,39 meter, bredden 21,43 meter och längden 149,59 meter. Inte heller detta fartyg passar in i beräkningarna från 1965. Slutligen kan nämnas ett av de modernaste tankfartygen för transport av gas, som med nord-sjöfyndigheternas utnyttjande väntas bli allt talrikare. Gastankfartyget Roland för Broströms får en kapacitet om 18 200 kubikmeter propangas på en dödvikt om i runt tal 12 000 ton. Djupgåendet är 8,3 meter med propan och 9 meter med ammoniak, bredden 22,6 meter och längden 166,1 meter.

Både för styckegods-containerfartyg, bulklastfartyg och vissa tankfartyg har en anpassning till nya tekniska lasthanteringsmetoder skett som innebär en ökning av fartygens mått i olika dimensioner. Detta är orsaken till att i schemat för farledsutbyggnaden i Södertälje kanal liksom för farledsutbyggnader på andra håll — säkert också beträffande Göta-älv-leden — de angivna största fartygsmåtten vid viss dödvikt inte stämmer. Passar djupgåendet så passar inte bredden eller längden, och passar de senare måtten så är i stället djupgåendet för stort för farleden.

Om något borde detta stämna till insikten om betydelsen av tillräckliga marginaler för framtiden beträffande alla investeringar av den storleksordning som det här rör sig om. I detta sammanhang kan inte heller mälartrafiken ses som ett lokalt intresse för mälarstäderna Köping och Västerås utan som en regionfråga för den mälarstad som hela området redan i dag i praktiken utgör åtminstone vad transportfunktionen beträffar. Det är sålunda inte säkert att den mest praktiska och billigaste lösningen uppnås genom ett kusthamnsläge, om det senare befinnes bättre att föra in trafiken i ett för regionen mera centralt läge. I så fall behöver det ju inte heller röra sig om all sådan trafik sjöledes utan kanske bara en del. Godsunderlaget måste dock vara tillräckligt för transport i hela laster med visst slag av specialfartyg. I vissa fall föreligger sådana förutsättningar redan nu.

Det inre av Mälaren utgör en unik möjlighet att skapa en kusthamnssträcka med full internationell kapacitet mitt inne i landet. Sådana möjligheter har sorgfälligt tillvaratagits i andra delar av världen. Mälarens trafik-

läge motsvarar för Sveriges del ungefär vad som i Europa bör exemplifieras med Hamburg, Bremen, Oldenburg, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Gent, Brügge osv. Utan väldiga farledsfördjupningar skulle man ju inte haft trafik kvar på dessa hamnar. Sjöfarten på Hamburg skulle ha stannat vid Brunsbüttelkoog. Gent hade fått förbli en småstad i det inre av Belgien, och Rotterdams storhamn skulle inte ha legat där den ligger. I själva verket är farleden in i Mälaren en avsevärt bättre segelled än infarten till Stockholms hamn frånsett flaskhalsen i Södertälje.

För att visa hur en tänkt utveckling av farleden skulle kunna äga rum trots alla de betydande hinder, som föreligger, har jag med en skiss till motionen sökt visa hur ett nytt slussläge i Södertälje kan skapa en rak farled för stora fartyg. Sträckningen enligt 9,2-metersalternativet bibehålles i sin norra del, men där förläggs inte en sluss. Därmed har man också tillgodosett Södertälje stads nyligen tillkännagivna farhågor för att en så långt in belägen sluss genom bräckt vatten från Östersjön kan förstöra sötvattentäkter i staden och dess grundvatten. Slussen förläggs i stället längre ut mot Saltsjön mitt i det knä som farleden måste ha för att inte beröra befintlig bebyggelse. Tyvärr måste ett parkområde genombrytas, men större delen av detta med utsikt över kanaltrafiken blir ändå kvar. Detta måste betecknas som mycket obetydliga skadeverkningar jämfört med de ingripanden som måst företas på andra håll t. ex. vid framdragandet av Essingeleden och andra trafikleder inom Storstockholm. Vissa erforderliga broombyggnader får däremot tillåtas det bristande förutseendet i kanalfrågan. Två stora förestående projekt kan dock anpassas till det här tänkta nya läget, ny motorvägsbro och järnvägsbro.

En viss anpassning av den allmänna trafikpolitiken kan bli nödvändig. Alla planer på en större farled måste falla omkring Södertälje om man menar att kanalen skall bära hela tyngden av investeringskostnaderna från första året av dess tillkomst. Det är tänkbart att avgifterna i så fall måste sättas så höga att fartygen inte skulle använda förbindelsen, varefter avgifterna skulle höjas ytterligare etc. Lönsamhetskravet kan inte få drivas så långt att inte sedvanliga företagsekonomiska avvägningar skulle få göras, vartill krävs en tillräckligt lång avskrivningstid och en inriktning på att genom ökade godskvantiteter vid oförändrade eller kanske rent av sänkta taxor uppnå högre intäkter och förbättrad lönsamhet. Sjöfartsstyrelsens beräkningar från 1965 — som är mycket försiktiga — antyder att marginaler finns för detta — i synnerhet om man räknar med en genom farledsutbyggnaden stimulerad samhällsbildning, mer utbredd och därmed mer enkel att trafiktekniskt lösa än den ständiga koncentrationen till Stockholms stads centrala delar. Vattenområdet behöver i detta sammanhang inte ses som ett hinder utan som en förbindelselänk mellan mälarestadens olika delar.

Statskontoret har i ett remissyttrande över motionerna nr 580: 1965 i förs-

ta kammaren och 707:1965 i andra kammaren förklarar att en utbyggd mälarmedskapar överkapacitet hos konkurrerande transportvägar t. ex. järnvägar, landsvägar och vissa kusthamnar. Om kostnaderna för denna överkapacitet förs in i bilden, blir den samhällsekonomiska effekten inte så gynnsam som i de av sjöfartsstyrelsen uppgjorda kalkylerna, heter det. Man tänker på Stockholm, Nynäshamn, Södertälje, Oxelösund, Norrköping och andra. Det kan självfallet förhålla sig precis tvärtom. Kanaltänkandet har till förutsättning att eliminera eljest erforderlig kapacitet på landvägen. Därtill kommer att fortsatt trafik landvägen från och till kusthamnarna mot bakgrunden av merkostnaderna jämfört med direkt sjötransport innebär successiva förluster som minskar industrins konkurrenskraft eller måste betalas av konsumenterna. Om man å andra sidan anser att industrialiseringar av betydelse, särskilt tung industri, inte behövs längre in i landet utan kan förläggas i eller i närheten av kusthamnarna, uppstår å andra sidan »överkapacitet» hos transportvägarna i det inre av landet oavsett om farledsutbyggnaden kommer till stånd eller inte. Den utvecklingen har för övrigt både väg- och järnvägstrafik undergått i delar av vårt land, vilket är bakgrunden till den subvention till trafiksvaga järnvägslinjer som alltså utgår. Omvänt kan en av farledsutbyggnaden stimulerad samhällsutveckling i det inre av Mellansverige (gäller också vänertrafiken) skapa räntabilitet också hos järnvägar och landsvägar. St. Lawrenceleden har för järnvägarnas del haft just denna verkan för att ta ett bekant exempel.

Redan nu kämpar gruvindustrin i Mellansverige med betydande svårigheter. Grängesbergsbolaget har löst sin transportfråga genom egna järnvägstransporter till kusthamnen Oxelösund. Men redan nu står klart att fartyg om ca 130 000 ton kan tas in i Östersjön — en oljetanker av denna storlek byggs för trafik på Nynäshamn. Redan då är man uppe i de fartygsstorlekar som anses ha medverkat till att kontinentala stålverk i kusthamnslägen kunnat erhålla sin råvara till lika förmånliga priser som de stålverk vilka varit lokaliserade till malmfyndigheterna. Det kanske inte är det än, men den tid är måhända inte avlägsen när råvaruförsörjningen landvägen till Oxelösund från Mellansverige blir orimligt dyrbar till följd av de höga kostnaderna för landtransport över huvud taget. Ett mått på det har jag f. ö. i vinter fått genom uppgiften att landtransport av gruvprodukter till följd av issvårigheterna vid norrlandskusten från Skelleftehamn till Holmsund, en förhållandevis kort sträcka, kostar lika mycket som sjötransporten hela vägen till mottagaren i England. Hela Mellansverige som industriuppland är måhända beroende av fortsatt ekonomisk sjötransport på Mälaren, vilken inte kan ske med de nuvarande dimensionerna på farleden i Södertälje. Råvarufrågan för Oxelösunds järnverk ligger självfallet på sidan om denna frågeställning och är som här också antagits inte alls beroende av kanalfrågornas lösning. Ringa intresse torde finnas härför hos Grängesbergsbolaget.

En vanlig invändning mot farledsutbyggnad har varit att den kapital-intensiva industrins transportbehov inte motiverar fartygstransport. En stor-industri för förädlade metallprodukter kan klara sig med en enda lastbil per dag på Norrland, och kostnaden är försumbar i förhållande till produktens värde. Detta resonemang får dock andra aspekter med tiotusentals lastbilar årligen på vägarna för alla slags företag, mer eller mindre kapital-intensiva. Sammantaget kostar landtransport proportionellt så mycket mer beträffande sådant gods som kan gå sjövägen, vartill kommer att tung last-bilstransport på allt fler vägar förutsätter höga driftkostnader och nya motorvägar samt de kostnader som föranleds av att ett väsentligt större antal personer kommer att vara sysselsatta inom transportnäringen. Produktionen per anställd kan vid optimala fartygsstorlekar bli så många gånger högre per anställd i fartyget än i land — det gäller på längre sträckor även jämfört med järnvägen. Denna personalbesparing vid sjötransport stimuleras dessutom av den pågående tekniska utvecklingen.

En rent byggnadsteknisk fråga hänger samman med utbyggnaden av Södertälje kanal liksom även nya hamnanläggningar i lämpliga lägen. Sjö-fartsstyrelsen har i sina beräkningar över lönsamheten inte infört någon intäktssida under byggnadstiden. Bygghusen i storstockholmsområdet är emellertid så omfattande att vissa delar av farledsbyggandet torde bli i hög grad lönsamma. Det gäller för övrigt både en vänerfarled och Södertälje kanal. I Södertälje kan sålunda vid kanalgrävning och slussprängning erhållas så betydande tillgångar i form av grus och sand att detta betalar byggnadsföretaget. Det förtjänar erinras om att den 25 maj 1967 Kungl. Maj:t beslutat om varsamhet vid exploatering av grusåsar, och tillgången på för stadsbyggandet erforderligt grus är synnerligen begränsad. På Svenska gruvföreningens sammanträde i Stockholm under hösten meddelades i detta sammanhang att grusåsarna i Västsverige torde vara helt tömda på grus inom 20 år. Som ersättning erfordras krossgrus, och från den synpunkten skulle uppenbart en kanal Uddevalla—Vänern hälsas med glädje. Måhända skulle den säkerställa betongbehovet för stadsbyggandet enligt moderna metoder för lång tid framåt.

Här kan också nämnas att i det nämnda läget för en ny hamn mellan Bålsta och Bro finns vid Kalmarvikens östra sida ett högt bergparti av god mineralogisk sammansättning lämpligt för en enorm och skyddad oljelagringsanläggning i berg, vars utnyttjande skulle kunna förse stadsbyggandet i nordväst om Stockholm med grus.

Med hänsyn till vad här ovan anförts hemställas,

att förslagsvis 200 000 kronor ställes till sjöfartsstyrelsens förfogande för en teknisk undersökning av möjligheterna att på ekonomiskt mest fördelaktiga sätt förbereda och igångsätta utbyggnaden av Södertälje kanal för stora fartyg

enligt de här anförda synpunkterna och skisserna, varvid förutsättningen skall vara att kanalombyggnaden i tiden kan samordnas med bebyggelsens tillväxt i detta område.

Stockholm den 26 januari 1968

Ferdinand Nilsson (cp)

i Kungsängen

Öfver denna sida och omfattningen af denna sida är tillräckligt tydlig för att kunna förstås. De som vilja förstå denna sida kan se till att de förstå denna sida. Detta är en sida som är tillräckligt tydlig för att kunna förstås. De som vilja förstå denna sida kan se till att de förstå denna sida.



