

Nr 616

Av herr Nihlfors m. fl., *angående planerad tunnelbana genom Liljeholmsviken i Stockholm.*

Enligt ett utslag i Österbygdens vattendomstol den 12 juni 1958 erhöll Stockholms stad tillstånd att i Liljeholmsviken inom stadens gränser nedsänka en tunnelbanetunnel, som skall användas för den s. k. Sydvästra tunnelbanan, vilken planeras vara färdig omkring år 1965.

I anledning av denna utgång uppstod i dagspress och facktidningar en livlig debatt om utslaget och vad detta innebar.

Man kan inskränka sig att hänvisa till nr 10 år 1958 av tidskriften Sveriges Flotta och vad som anförts i Nautisk tidskrift i januari 1959 "Tunnelbanekropp hindrar farledsfördjupning", i augusti 1959 "Stockholm planerar inte alltid väl för sjöfarten", i augusti 1959 "Bristfällig planering försämrar farled i onödan", i november 1959 "Statsbidrag kan utebli till Stockholmsleder", "Fartyg och hamnar", "Tingstادتunneln före Essingeleden", "Vänern och Vättern behöver sjökontakt med europeiska marknader".

Ur dagspressen skall endast hänvisas till den populärt illustrerade artikeln i Stockholms-Tidningen av den 29 juni 1959.

Köpings stad och bergsingenjör Bernt Steffenburg fullföljde vattenmålet omkring denna tunnelbanetunnel.

Köpings stad har riktigt och med skärpa i sina överklagelseskrifter av Österbygdens vattendomstols dom klargjort, att tunnelbanetunnelns läge i Liljeholmsviken ej enbart är en lokal fråga för Stockholms stad. Liljeholmsviken utgör fastmer en del av Hammarbyleden, som Stockholms stad ålades att bygga som ersättning för den slopade Karl-Johansslussen. Hammarbyleden är alltså att betrakta som allmän farled. Då Hammarbyleden utfördes kom den tyvärr att få ett alltför ringa djup. Professor Agatz vid sjöfartsforskningsinstitutet i Bremen har år 1958 gjort en större undersökning om de mellaneuropeiska kusthamnarna. Hamnar med goda kommunikationsleder kan därvid rekommenderas vattendjup av intill 12 meter. (Se Nautisk Tidskrift november 1959 under rubriken "Fartyg, farleder och hamnar".)

Ovannämnda besvär i högsta instans avvisades av formella skäl. Bägge klagandena ansågs nämligen ej vara sakägare. Såsom sakägare ansågs enligt domstolen endast fastighetsägare i Årstadalshamnen och övriga strandägare vid Mälaren. Alla i sakfrågan intresserade torde vara eniga om att tunnel-

banetunneln bör sänkas så djupt, att den i hela sin längd ligger fast på bergbotten genom hela tvärsnittet av Liljeholmsviken. Drygt 12 meters vattendjup under Mälarens reglerade vattenyta erhålles då, varigenom framtida mer djupgående sjöfart säkras från Mälaren ut i Saltsjön genom en moderniserad Hammarbyled, vars sprängda del när som helst kan fördjupas.

Bredden i Hammarbyleden är tillräcklig. Däremot möter det mycket stora ekonomiska uppoffringar, om man skulle tvingas därhän i en framtid att vidtaga åtgärder för att ändra tunnelbanetunnelns placering efter dess färdigställande.

Det är icke framsynt med tanke på vår sjöfartsutveckling och framtida behov av djupare farleder att som Stockholms stad föreslagit placera tunneln i alltför ytligt läge. Tunnelbanetunneln bör ovillkorligen nedläggas med sin undre yta på fasta berget på 21,5 meter under Mälarens reglerade medelvattenyta, vilket innebär att betryggande marginal erhålles mellan djupgående fartygs botten och tunnelns övre takyta, som kommer att ligga på ca 13,5 meter under Mälarens medelvattenyta. Ett ca 1,5 meter tjockt lager av lera, sand och sprängsten eller pansarbetongplattor skyddar sedan tunnelns tak mot eventuella fartygs- eller andra olyckor. Därigenom blir *trafiksäkerheten* avsevärt bättre än om nuvarande förslag kommer till utförande. Skulle vattenfyllning av tunneln inträffa under högrafik med fyllda tåg i bägge riktningarna skulle 2 400 människor dränkas. En sådan katastrof vill motionärerna bl. a. förhindra.

I detta sammanhang bör påminnas om de bristande regleringsmöjligheterna för Mälaren. Stockholms stad har fått dispens med åtgärders vidtagande till år 1962.

Huvudsyftet med motionen är dock att möjligheter skapas för framtida ökad sjötrafik med större fartygsenheter än vad nu kan ske. Hela Mälardalens trafikproblem och därmed en viktig del av Sveriges näringslivs goda utveckling skadas av att Stockholms stad planerar förstöra genomfarten för större fartyg genom Liljeholmsviken.

En annan följd av den planerade tunnelbanetunnelns alltför ytliga läge är att den bästa lösningen av problemet att skaffa planfria korsningar för bl. a. biltrafiken i Stockholms hittills med största antalet trafikolyckor belastade plats förstöres. En biltunnel under Långholmsgatan—Hornsplan kolliderar nämligen med tunnelbanetunneln, om denna ej sänkes längre ned i Liljeholmsviken. Biltunneln under Hornsplan behöves under alla omständigheter. Eventuell tillkomst av den s. k. Essingeleden ändrar ej på detta förhållande, då biltrafikens ansvällning hittills varit avsevärt större än prognoserna. Hornsplan ligger i dag i Stockholms stads befolkningscentrum.

Merkostnaderna för att genomföra förslaget beträffande tunnelbanetunnelns här omnämnda lägre placering i Liljeholmsviken har av sakkunniga beräknats till ca 8 milj. kr. för själva tunnelsänkningen och därmed förbundna följdkostnader å omse sidor om Liljeholmsviken. Denna engångs-

kostnad motsvarar ca en femtedel av det belopp Stockholms stad årligen subventionerar stadens egen spårvägs- och busstrafik med:

Med stöd av det anförda hemställes,

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 Mälarmhamnarna.

Stockholm den 27 januari 1960

Folke Nihlfors

Per Svensson
i Stenkyrka

Hans Nordgren

Emil Elmwall

Nils Stenberg

Sigfrid Löfgren

Gustav Boija