

Nr 240

Av herrar Grebäck och Wahlund, *angående tillfartslederna till Mälaren.*

(Lika lydande med motion nr 191 i Första kammaren)

Näringslivets snabba utveckling har riktat blickarna på kommunikationsfrågornas lösning. Det kan därvid konstateras att bilismens expansion befunnit sig i förgrunden för intresset och relativt sett samlat den största uppmärksamheten från samhällets sida. Detta är berättigat med hänsyn till bilismens stora betydelse. Den politik som berört järnvägarna har närmast som målsättning haft att anpassa järnvägarna till den förändrade situationen när det gäller landtransporterna. Mer i bakgrunden för de samhälleliga intressena har sjöfarten kommit. Detta är beklagligt eftersom sjöfarten fått svara för sin andel av näringslivets expansion och något motsatsförhållande inte kan sägas föreligga till landtransportsystemen. Sjö- och landtransporterna bör ses som en helhet eftersom de kompletterar varandra.

Landtransporternas mer iögonenfallande expansion bör alltså inte innebära att sjötransporterna inte ägnas tillbörlig uppmärksamhet från samhällets sida. Det torde finnas mycket att vinna ur det samlade näringslivets och därmed ur samhällets synpunkt om sjötransporternas förutsättningar blev föremål för allsidigare uppmärksamhet.

Mälaronrådet är sedan åtskilliga år tillbaka föremål för en omfattande befolkningsmässig och industriell expansion. Detta förhållande har föranlett en mycket omfattande utbyggnad av landkommunikationsmedlen men tyvärr inte motsvarande omsorger om möjligheterna till sjötransporter i området. Mälaronrådet torde dock få sägas utgöra ett område där sjötransporterna har stora förutsättningar att erbjuda näringslivet betydande ekonomiska fördelar.

Mälaren skulle kunna emottaga fullastade 40 000 tons fartyg bl. a. därför att den genom regleringen av vattenståndet är oberoende av landhöjningen vid kusterna. För näringslivet skulle möjligheterna att i omedelbar anslutning till anläggningarna lossa t. ex. oljelaster från oceangående fartyg vara av stort värde. Möjligheterna härtill är emellertid mycket starkt begränsade genom tillfartsledernas otillräcklighet.

Mälarens ursprungliga förbindelse med Östersjön har med Stockholms utveckling blivit av underordnad betydelse. Ur många synpunkter är detta en olycklig utveckling, och de åtgärder som successivt försvårar och begrän-

sar sjöfarten denna väg har tydligen varit oförsvarligt kortsynta. Dessa begränsningar har emellertid tolererats därför att den ekonomiskt mer betydelsefulla trafiken med djupgående fartyg skulle kunna hänvisas till Södertälje kanal.

Södertälje kanal erbjuder emellertid icke det här tänkta alternativet. Kanalen tillåter f. n. icke genomfart av större fartyg än 4 000 ton, vilket är alltför otillräckligt med hänsyn till nuvarande krav och Mälarens förutsättningar. Frågan om kanalens utbyggnad har varit föremål för skilda utredningar, som emellertid ännu icke gett påtagliga resultat. Enligt vår mening bör frågan om tillfartslederna till Mälaren snarast bli föremål för en förnyad och allsidig utredning, varvid målsättningen bör vara att med utgångspunkt från näringslivets aktuella behov trygga tillfarten till Mälaren på ett sätt som överensstämmer med aktuella behov och förhållanden inom sjöfartsnäringen.

Med hänsyn till nutida krav synes målsättningen böra vara att Södertälje kanal från östersjösidan bör ha minst 16 meter djup tillfart och att kanalen likaledes bör förses med en 16 meter djup sluss, som bör vara minst 32 meter bred och 230 meter lång. Detta innebär i stort sett en fördubbling av nuvarande kanaldata. Fasta broförbindelser över farleden bör medge minst 42 meters segelfri höjd. Samma målsättning bör gälla även för tillfartsleden genom Stockholm och bl. a. farleden till Köping.

Under hänvisning till det ovan anförda hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om skyndsam utredning av frågan om tillfartslederna till Mälaren och deras utbyggnad samt frågan om anordnande av fasta broförbindelser över farlederna, i enlighet med vad i motionen anförts.

Stockholm den 24 januari 1962

Erik Grebäck

S. G. W. Wahlund
