

Nr 12

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående tillfartslederna till Mälaren.

I de likalydande, till allmänna beredningsutskottet hänvisade motionerna I: 191 av herrar *Georg Carlsson* och *Ferdinand Nilsson* samt II: 240 av herrar *Grebäck* och *Wahlund* hemställas, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhänga om skyndsamt utredning av frågan om tillfartslederna till Mälaren och deras utbyggnad samt frågan om anordnande av fasta broförbindelser över farlederna, i enlighet med vad i motionerna anförts.

I motionerna framhålles bl. a. att mälalområdet undergår en omfattande befolkningsmässig och industriell expansion, vilket föranlett en omfattande utbyggnad av landkommunikationsmedlen medan sjötransporterna icke ägnats motsvarande uppmärksamhet. Mälaren skulle kunna mottaga fullastade 40 000 tons fartyg. Mälarens ursprungliga förbindelse med Östersjön genom Stockholm har blivit av underordnad betydelse, och trafiken har i stället hänvisats till Södertälje kanal. Denna tillåter emellertid icke genomfart av större fartyg än 4 000 ton. Med hänsyn till nutida krav bör målsättningen vara att kanalen är minst 16 meter djup liksom den till kanalen hörande slussen, vilken bör vara minst 32 meter bred och 230 meter lång. Fasta broförbindelser över kanalen bör medge minst 42 meters segelfri höjd. Detsamma bör gälla för leden genom Stockholm och bl. a. farleden till Köping.

Beträffande motiveringen i övrigt får utskottet hänvisa till motion II: 240.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionerna från sjöfartsstyrelsen, länsstyrelserna i Sockholms, Uppsala, Södermanlands och Västmanlands län samt Stockholms stad och Sveriges redareförening.

Sjöfartsstyrelsen anför att utredning pågår angående alternativa förslag till förbättringsåtgärder för Södertälje kanal och mälarfarterna. Utredningen väntas bli färdigställd inom de närmaste månaderna. Två huvudalternativ är under utredning, nämligen en fördjupning till fartygsdjupgående av 7,5 resp. 9,5 meter. Det förstnämnda bedömes som det mest realistiska. Det skulle möjliggöra för fartyg med upp till 9 000 tons lastförmåga att fullastade trafikera Mälaren. Nuvarande sluss är 8 m djup, 20 m bred och 135 m lång. Den skulle behöva förlängas, medan djup och bredd skulle vara tillräckliga. Nuvarande kanalsträckning skulle kunna bibehållas. Vill man ha möjlighet att ta in större fartyg måste ny sluss byggas och kanalen omläggas. Kostnaden vid en fördjupning till 9,5 m beräknas preliminärt till 200 milj. kr. vartill skulle komma följdinvesteringar i de närmast berörda hamnarna.

De i motionerna angivna måtten skulle möjliggöra för fullastade 40 000 tons fartyg att passera kanalen. Ombyggnaden till dessa mått skulle innebära betydligt mer kostnadskrävande investeringar.

Riktlinjer för åtgärder på detta område bör vara att de samhällsekonomiska nyttoverkningarna innebär en rimlig förräntning av det nedlagda kapitalet. Med denna utgångspunkt har det ansetts lämpligt att främst inrikta utredningsarbetet på 7,5-metersalternativet.

I fråga om leden genom Stockholm anför styrelsen, att tunnelbanans dragning under Liljeholmsviken låst det framtida djupgåendet i leden till Hammarbyslussens nuvarande kapacitet.

Beträffande brohöjden hänvisar styrelsen till sitt yttrande över ett vid Österbygdens vattendomstol anhängigt mål angående bro över kanalen. Styrelsen hade intet att erinra mot att landsvägsbrons höjd i nedsänkt läge bestämmas till 26 m över havets medelvattenyta eller samma höjd som för järnvägsbron.

Länsstyrelsen i Stockholms län anför att det inom länet icke finnes någon målarort med sådana hamnmöjligheter, som kunde motivera en utvidgad och förbättrad båttrafik till Mälaren. Emellertid har fråga uppkommit att förse Märsta samhälle med en hamn vid Steningeviken. Vidare har önskemål framförts om en förbättrad och fördjupad farled förbi Almarästaket. Båda frågorna uppges ha upptagits till behandling i sjöfartsstyrelsen.

En hamn vid Märsta kan bli nödvändig för samhällets oljeförsörjning och framtida oljeförsörjning av Arlanda flygplats. Länsstyrelsen har intet att erinra mot en utredning.

Länsstyrelsen i Uppsala län anför att hamnarna i länet ej kan mottaga större fartygsenheter, varför en utbyggnad av Södertälje kanal ej skulle vara av något större värde för länet. Framdeles kan dock fråga uppkomma om en större hamn vid Kalmarviken och länsstyrelsen har ej något att erinra mot en utredning.

Länsstyrelsen i Södermanlands län anför, att för länets del för närvarande ej finnes något behov att öka djupet i kanalen. En cellulosaindustri har emellertid planer på att förlägga en fabrik till Kvicksund, och det är sannolikt, att en sådan fabrik, om den kommer till stånd, kan ha vissa önskemål.

Länsstyrelsen i Västmanlands län anser det vara av stort intresse för länet att åtgärder vidtages för att möjliggöra för större fartyg att gå in i Mälaren. Då emellertid utredning pågår inom sjöfartsstyrelsen, vilken kommer att framläggas inom den närmaste tiden, anser länsstyrelsen, att motionerna ej bör föranleda någon åtgärd.

Stockholms stadskollegium hänvisar till sitt yttrande förra året över motioner angående tunnelbanan under Liljeholmsviken, däri staden avstyrkte fördjupning av segelleden Saltsjön-Mälaren genom Hammarbyleden.

I fråga om motionärernas yrkande om fördjupning av segelleden till 16 m påpekar stadskollegiet, att djupet i exempelvis Panamakanalerna är 12,5 m. Vidare framhålls att måtten på Hammarbyleden avpassats efter den fartygsstorlek för vilken leden var avsedd samt att leden delvis är utsprängd i berg, varför en fördjupning erbjuder svåra tekniska problem och skulle medföra mycket höga kostnader. Härtill kommer att den blivande sydvästra tunnelbanegrenen nedlagts på ett djup av 6,9 m. Sistnämnda ärende har prövats av vattendomstolen, vattenöverdomstolen och Kungl. Maj:t. Under år 1960 fattades beslut om byggande av den s. k. Essingeleden. Kungl. Maj:t har i juni 1960 avlyst den allmänna farleden mellan Gröndal och Stora Essingen, och Österbybygdens vattendomstol har i juli 1960 medgivit att fast bro bygges på 26 meters segelfri höjd.

Stadskollegiet avstyrker motionerna.

Sveriges redareförening hänvisar till den inom sjöfartsstyrelsen pågående utredningen angående fördjupning av Södertälje kanal, vilken kan förväntas bli klar inom några månader. Denna utredning bör avvaktas, innan ny utredning sättes i gång. Dessförinnan är föreningen i vart fall icke beredd att ta ställning.

Utskottet

Vid 1960 års riksdag förelåg motioner i anledning av planerad tunnelbana genom Liljeholmsviken i Stockholm med syfte att förhindra att tunneln förlades på så begränsat djup, att trafik för fartyg med större djupgående än som möjliggöres vid bottendjup om 6,9 m skulle vara utesluten. Allmänna beredningsutskottet (utl. nr 29) avstyrkte dessa motioner under hänvisning till att Österbybygdens vattendomstol givit tillstånd till tunnelbanans framdragande på angivet djup. Utskottets hemställan bifölls av riksdagen. Här efter synes intet ha inträffat, som skulle kunna föranleda till ändrat ståndpunktstagande till spörsmålet.

I fråga om farleden genom Södertälje kanal pågår såsom framgår av sjöfartsstyrelsens yttrande över motionerna inom styrelsen utredning av alternativa förbättringar av kanalen och målarfarlederna. Denna utredning uppges komma att bli färdigställd inom de närmaste månaderna.

Utskottet, som förutsätter att den sålunda angivna tidsplanen kommer att följas, finner vid dessa förhållanden icke erforderligt, att riksdagen i särskild skrivelse anhåller om ny utredning utan får hemställa,

att motionerna I: 191 och II: 240 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 13 mars 1962

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar Carl Albert Anderson*, Möller, Nestrup, Sörlin, Söderberg, Olofsson, Hellebladh, Dahl*, Schött och Enarsson;

från andra kammaren: fru Eriksson i Stockholm, herrar Jacobsson i Sala, Dickson*, fru Jäderberg, herr Svensson i Kungälv, fru Thunvall, herrar Nilsson i Bästekille, Keijer, Börjesson i Glömminge, Lundkvist, Berglund och Magnusson i Nennesholm*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.