

## Nr 15

**Trafikutskottets betänkande i anledning av motion om fördjupning av Mälarleden**

I motionen 1971:496 av herr Enskog m. fl. (fp, s, c, m) har yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär att frågan om Mälarledens fördjupning snarast tas upp till behandling enligt sjöfartsverkets förslag.

Över motionen har yttrande inhämtats från statens järnvägar, länsstyrelsen i Stockholms län, Mälarledskommittén och Näringslivets trafikdelegation. Se bilaga till detta betänkande. Utskottet har dessutom hemställt om yttrande från Svenska hamnförbundet, vars styrelse dock – enligt utskottet tillhandakommet protokollsutdrag – beslutat att inte yttra sig i ärendet.

**Utskottet**

I årets statsverksproposition (bil.8, s.241 o. följ.) har redovisats ett av sjöfartsverket framlagt förslag till en begränsad utbyggnad av Södertälje kanal. Kostnaderna för arbetet enbart i kanalen beräknas till 21,5 milj.kr. Härtill kommer kostnaden för erforderlig uppmuddring och fördjupning av Mälaren m. m. om ca 14 milj. kr. Enligt sjöfartsverkets bedömning är den föreslagna investeringen lönsam och bör betraktas som säkrare än tidigare framlagda utbyggnadsalternativ. Departementschefen förklarar sig emellertid inte ha övertygats av det framlagda utredningsmaterialet om att projektet har den säkra lönsamhet att det – vid en prioritering med andra angelägna investeringsändamål – f.n. bör komma till utförande. Med hänsyn härtill säger han sig inte beredd att tillstyrka några investeringsmedel för ändamålet.

Enligt vad utskottet erfarit har departementschefen sedermera förklarat att man inom kommunikationsdepartementet under höstens budgetarbete kommer att överväga Mälarens kanal- och farledsproblem i anslutning till den utredning som verkställets av sjöfartsverket. Nämda verk har också i sina anslagsframställningar för nästa budgetår ånyo tagit upp frågan.

Mälarledskommittén framhåller i sitt yttrande över motionen att den föreslagna fördjupningen innebär en väsentlig och nödvändig förbättring av farledens säkerhetsstandard men samtidigt i hög grad ökar farledens kapacitet och tillgången på tonnage i avvaktan på en framtida definitiv utbyggnad. Den snabba trafikutveckling som under de senaste åren skett på Mälaren anses motivera en omedelbar upprustning och samtidigt visa på Mälarledens växande betydelse. I en samhällsekonomisk bedömning anses dessutom hänsyn böra tas till de vinster en begränsning av de tunga transportererna på vägarna medför. Vid bedömningarna av kostnaden för en modernisering av Mälarleden bör vidare beaktas att vissa underhållsarbeten i Södertälje kanal, bl. a. ombyggnad av slussen i Södertälje, under alla förhållanden måste ske med det snaraste.

Länsstyrelsen i Stockholms län förklarar att frågan om åtgärder för fördjupning av leden i och för sig bör vidtas i första hand är beroende av om åtgärderna kan anses vara samhällsekonomiskt lönsamma. Vidare bör bl. a. beaktas intresset av att trafiksäkerheten till sjöss i Mälaren i görligaste mån tillgodoses, inte minst därför att Mälaren utgör den huvudsakliga vattentäkten för Stockholmsområdet.

Statens järnvägar finner – nu som tidigare – att det är föga sannolikt att en utbyggnad av mälarfarlederna skulle vara samhällsekonomiskt lönsam. De skäl för en fördjupning av Mälarleden som motionärerna anfört anses inte innehålla något i sak nytt som skulle motivera en ändrad syn på projektets lönsamhet. SJ framhåller också att den ökade transportvolym som på sikt eventuellt kommer att tillföras järnvägen – om en fördjupning av Mälarleden ej kommer till stånd – bedöms kunna klaras utan utbyggnad av järnvägens fasta anläggningar.

Näringslivets trafikdelegation erinrar om att den expansion som skett befolkningsmässigt och när det gäller det industriella och kommersiella näringslivet i Stor-Stockholm och Mälardalen medfört en snabb tillväxt av transportarbetet och trafiken i nämnda region samt till och från denna. Det sägs därför vara att hälsa med tillfredsställelse om åtgärder kan vidtas som syftar till en mer ekonomisk och rationell utveckling av den nu förekommande och väntade godstrafiken inom Mälarområdet. Frågan om en utbyggnad måste enligt delegationen bedömas ur totalsynpunkt, varvid så långt möjligt prognoser rörande trafikunderlaget och kostnadsjämförelser mellan olika transportalternativ bör framtagas.

Trafikdelegationen tillstyrker slutligen att frågan om Mälarledens fördjupning ånyo snarast tas upp till behandling i enlighet med sjöfartsverkets förslag. Delegationen anser nämligen angeläget att underhållsarbeten och mindre förbättringar inte ytterligare uppskjuts i avvaktan på en eventuell större utbyggnad av kanalen. Denna och anslutande farleder bör hållas i ändamålsenligt skick.

Utskottet ställer sig för sin del positivt till motionärernas förslag och ansluter sig därvid närmast till de av trafikdelegationen framförda synpunkterna. Frågan om en utbyggnad av leden bör i enlighet härmed inte bedömas ur strikt företagsekonomiska synpunkter utan med hänsyn jämväl till de fördelar i övrigt och inte minst ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt som kan vara förenade med möjligheterna till olika transportalternativ. Enligt utskottets uppfattning bör därför frågan om Mälarledens fördjupning snarast tas upp till behandling i enlighet med motionärernas förslag.

Utskottet hemställer alltså

att riksdagen i anledning av motionen 1971:496 som sin mening ger Kungl. Maj:t tillkänna vad utskottet anfört rörande frågan om Mälarledens fördjupning.

Stockholm den 14 oktober 1971

På trafikutskottets vägnar

SVEN MELLQVIST

*Närvarande:* herrar Mellqvist (s), Dahlgren (c), Lindahl (s), Hjorth (s), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Rosqvist (s), Brundin (m), Lindberg (s), Håkansson (c), Magnusson i Kristinehamn (vpk), Karlsson i Malung (s), Taube (fp), Clarkson (m), och Sundgren (s).



## Yttranden över motionen 1971:496

### Statens järnvägar (28.4.1971)

Av det av motionärerna åberopade avsnittet av statsverkspropositionen framgår det, att kommunikationsministern "inte övertygats av det framlagda utredningsmaterialet om att projektet har den säkra lönsamhet, att det – vid en prioritering med andra angelägna investeringsändamål – f. n. bör komma till utförande".

SJ har tidigare i yttrande till sjöfartsverket<sup>1</sup> och kommunikationsdepartementet<sup>2</sup> uttalat, att det är föga sannolikt att en utbyggnad av målarfarlederna skulle vara samhällsekonomiskt lönsam. De skäl för en fördjupning av Mälarleden som motionärerna nu anför synes inte innehålla något i sak nytt som skulle motivera en ändrad syn på projektets lönsamhet.

SJ ansluter sig därför till uppfattningen, att det inte finns skäl att anvisa investeringsmedel för ändamålet.

Enligt ovan åberopat avsnitt av statsverkspropositionen har sjöfartsverket framhållit att möjligheterna till framtida taxehöjningar på Södertälje kanal skulle vara begränsade. Härav synes man kunna dra den slutsatsen att det inte kommer att vara möjligt att ta ut kostnaderna för fördjupningen av de trafikanter som drar ekonomisk nytta av densamma. Ett genomförande av fördjupningen skulle i så fall behöva ske med åsidosättande av den trafikpolitiska målsättningen om kostnadsansvar och konkurrens på lika villkor för de olika transportgrenarna.

SJ vill också framhålla, att den ökade transportvolym som på sikt eventuellt kommer att tillföras järnvägen, om en fördjupning av Mälarleden ej kommer till stånd, bedöms kunna klaras utan utbyggnad av järnvägens fasta anläggningar.

### Länsstyrelsen i Stockholms län (22.4.1971)

På ämnets politiska aspekter – dvs. om anslag till fördjupning av Mälarleden bör ifrågakomma före anslag till andra ändamål – anser sig länsstyrelsen inte böra ingå. Om åtgärder för fördjupning av leden i och för sig bör vidtas är enligt länsstyrelsens mening i första hand beroende av om åtgärderna kan anses vara samhällsekonomiskt lönsamma. Vidare torde bl. a. böra beaktas intresset att trafiksäkerheten till sjöss i Mälaren i

<sup>1</sup>Yttrande 15.1.64 över utredning av länsstyrelsen i Västmanlands län med anledning av ifrågasatt breddning och fördjupning av Södertälje kanal samt fördjupning av farlederna i Mälaren.

<sup>2</sup>Yttrande 25.11.65 över utredning av sjöfartsstyrelsen angående fördjupning av Södertälje kanal och Mälarens djupled.

görligaste mån tillgodoses, inte minst därför att Mälaren utgör den huvudsakliga vattentäkten för Stockholmsområdet. Remisshandlingarna eller eljest för länsstyrelsen tillgängligt material ger inte underlag för en samhällsekonomisk bedömning. Länsstyrelsen kan därför inte uttala någon uppfattning i frågan om eller på vilket sätt fördjupning av Mälarleden bör ske. Tilläggas bör att en fördjupning av Mälarleden sannolikt kommer att föra med sig att Södertäljebroarna måste höjas till segelfri höjd. Broöppningarna är redan mycket besvärande för vägtrafiken. Skulle sjötrafiken öka som följd av ledens fördjupning försvåras läget självfallet ytterligare. Den för kanalutbyggnaden beräknade kostnaden om 21,5 miljoner kronor förefaller emellertid inte inrymma kostnaden för nu nämnd ombyggnad av broarna.

#### Mälarledskommittén (29.3.1971)

Mälarledskommittén har i yttrande till sjöfartsstyrelsen 20.5.1970 uttalat sig för det förslag till begränsad modernisering av Mälarfarleden, som sjöfartsstyrelsen lagt fram. Det betonades där att den fördjupning av farleden i Mälaren till 7,6 meter och av kanalen till 8,4 meter, som detta förslag innebar, endast fick ses som ett första steg mot en upprustning av Mälarleden till en för den framtida mäalarsjöfartens behov godtagbar dimensionering och standard. Den föreslagna dellösningen borde emellertid komma till stånd snarast möjligt. Mälarledskommittén vill därför instämma i motionärernas hemställan om en omgående behandling av ärendet med förhoppning om att medel anslås snarast möjligt. De skäl för en snabb igångsättning av arbetet som motionärerna åberopar är var för sig tungt vägande och överensstämmer helt med Mälarledskommitténs bedömningar. Utöver vad som framgår av motionen kan följande anföras:

Den föreslagna fördjupningen innebär en väsentlig och nödvändig förbättring av farledens säkerhetsstandard, men ökar samtidigt i hög grad farledens kapacitet och tillgången på tonnage i avvaktan på en framtida definitiv utbyggnad. Den snabba trafikutveckling som under de senaste åren skett på Mälaren – för Västerås del nära nog en fördubbling av godsmängden under den senaste 5-årsperioden – motiverar en omedelbar upprustning och visar samtidigt på Mälarledens växande betydelse.

På grund av förskjutningen mot allt större enheter i det aktuella fartygsbeståndet skulle Mälarledens nuvarande kapacitet omöjliggöra en fortsatt ökning av transportvolymen i enlighet med föreliggande behov. Flera rederier har för närvarande planer på att bygga tanktonnage i den storleksklass som den föreslagna fördjupningen tillåter. Man skulle därvid få möjlighet att utnyttja fartyg om ca 7 500 ton d.w., för specialbyggda fartyg något större, vilket i hög grad skulle förbättra lönsamheten för oljetransporter. Detta gäller även transporter av råvaror för industrins behov. För linjetrafiken på Amerika skulle den begränsade fördjupningen

vara värdefull, genom att fartygen för närvarande inte kan gå med full last, med högre transportkostnader som följd. Även för denna trafik skulle ett utnyttjande av större fartyg bli aktuellt efter den föreslagna fördjupningen.

Beträffande de ekonomiska kalkylerna bör framhållas att sjöfartsverket trots ytterligt försiktiga beräkningar kommit fram till att utbyggnaden av Södertälje kanal kan betraktas som företagsekonomiskt lönsam. Trafikökningen har emellertid överstigit den som ligger som underlag för beräkningen, varför lönsamheten säkerligen i själva verket blir bättre än den kalkylerade. I en samhällsekonomisk bedömning bör dessutom hänsyn tas till de vinster en begränsning av de tunga transporter på vägarna medför. Den kostnad på 21,5 miljoner (1970 års prisläge) för kanalutbyggnaden, vilken skulle belasta statsbudgeten, måste betraktas som mycket måttlig med hänsyn till den resulterande kapacitetshöjningen av transportsystemet som helhet. En övergång till rörtransporter av vissa oljeprodukter finner Mälarledskommittén inte realistisk under överskådlig tid av bl. a. ekonomiska skäl, varför denna möjlighet helt kan lämnas utanför ställningstagandet till den aktuella moderniseringen av Mälarleden.

Vid bedömningarna av kostnaden för en modernisering av Mälarleden bör beaktas att vissa underhållsarbeten i Södertälje kanal, bl. a. ombyggnad av slussen i Södertälje, under alla förhållanden måste ske med det snaraste. De återkommande reparationsarbetena i kanalen tvingar under en månad per år fartygen att ta omvägen över Hammarbyleden eller i vissa fall helt avstängas för Mälartrafik.

Det bör framhållas att kommunerna Västerås och Köping samt Västmanlands läns landsting fattat principbeslut om att bekosta förbättringsarbetena av farleden i Mälaren samt även åtagit sig att stå för kostnaderna för projekteringsarbeten och vattendom. Intressenterna i mälarsjöfarten har dessutom förfrågat sig om möjligheten att själva få överta och i bolagsform driva Södertälje kanal och sjöfarten på Mälaren till Västerås och Köping. Denna lösning är fortfarande aktuell, men något besked har inte erhållits från berörda statliga organ.

Mälarledskommittén vill sammanfattningsvis uttala sitt fulla stöd för de synpunkter som framförts i motion 496 och ytterligare understryka ärendets utomordentliga vikt för en fortsatt expansiv utveckling av näringslivet i den inre Mälarregionen. Kommittén hemställer slutligen att den beredes tillfälle att inför trafikutskottet få lämna ytterligare information och utveckla sina synpunkter på denna fråga.

#### **Näringslivets trafikdelegation (24.3.1971)**

Motionen har föranletts av att kommunikationsministern i årets statsverksproposition uttalat, att han icke övertygats om att ett av

Sjöfartsverket framlagt förslag till begränsad utbyggnad av Södertälje kanal har den säkra lönsamhet, att det – vid en prioritering mellan andra angelägna investeringsändamål – f. n. bör komma till utförande. I motionen hemställs om att frågan om Mäljarledens fördjupning snarast tas upp till behandling enligt Sjöfartsverkets förslag. Detta innebär, att kanalen fördjupas till att svara mot ett fartygsdjupgående av 6,8 m vid medelvattenstånd. Fördjupningen skulle ske i huvudsakligen nuvarande sträckning men med vissa förbättringar i linjeföringen. Nuvarande slussar skulle bibehållas med vissa tekniska förbättringar.

Näringslivets Trafikdelegation vill inledningsvis erinra om att den expansion som skett befolkningsmässigt och när det gäller det industriella och kommersiella näringslivet i Stor-Stockholm och Mälardalen medfört en snabb tillväxt av transportarbetet och trafiken i nämnda region samt till och från denna. Det är därför ur de synpunkter Trafikdelegationen företräder att hälsa med tillfredsställelse, om åtgärder kan vidtas som syftar till en mer ekonomisk och rationell utveckling av den nu förekommande och väntade godstrafiken inom Mäljarområdet. Frågan om en fördjupning av Södertälje kanal och Mäljarfarlederna har länge varit aktuell. Hittills har dock ett ställningstagande försvårats av att utredningar med alternativa förslag beträffande samordningen av hela transportväsendet inom regionen icke funnits tillgängliga.

Trafikdelegationen framhöll redan i samband med remissbehandlingen av Sjöfartsverkets år 1965 verkställda utredning angående fördjupning av Södertälje kanal m. m., att frågan om en utbyggnad måste bedömas ur totalsynpunkt, varvid så långt möjligt prognoser rörande trafikunderlaget och kostnadsjämförelser mellan olika transportalternativ borde framtagas. I avsaknad av en sådan hela transportväsendet inom regionen omspannande översikt fann Trafikdelegationen det svårt att ta slutlig ställning till det av Sjöfartsverket år 1965 framlagda förslaget.

Sjöfartsverket har nu för budgetåret 1971/72 begärt 7 miljoner kronor för att påbörja en första utbyggnad i enlighet med verkets senaste förslag. Den sammanlagda kostnaden för utbyggnaden har av verket beräknats till ca 21 miljoner kronor. Trafikdelegationen har visserligen icke möjlighet att bedöma de tekniska utredningarna avseende kanalens sträckning, slussarnas förläggning och utformningen av farlederna i Mälaren men finner dock för sin del, att de kostnader som nämnts i sammanhanget är påfallande låga jämfört med de kostnader som tidigare framräknats i utredningar av Sjöfartsverket. I likhet med den s. k. Mäljarledskommittén anser delegationen, att den föreslagna utbyggnaden i vilket fall som helst skulle vara en välkommen åtgärd för att höja säkerheten för kanaltrafiken. Mera tveksamt är dock om denna begränsade utbyggnad skulle medföra en avsevärt bättre transportkapacitet i kanalen. Med hänsyn till att intressenterna i Mäljarleden – Västmanlands läns landsting och

kommunerna i Västerås och Köping – är beredda att med mångmiljonbelopp ensamma bekosta fördjupningen av farleden i Mälaren, kunde man dock förvänta en mer positiv inställning till en ekonomisk satsning i projektet jämväl från statens sida för att förbättra transportmöjligheterna inom den berörda regionen. Underhållet av kanalen får i vart fall icke eftersättas så att passage av modernt tonnage försvåras.

En utbyggnad av Mälarleden skulle troligen vara mest till fördel för olje- och massgodstransporter inom området, medan däremot färdigvarustransporter skulle beröras i mindre omfattning. Möjligt är att en utbyggnad icke blir företagsekonomiskt lönsam om kanaltaxorna – vid upprätthållande av kravet på kostnadstäckning – måste höjas och därigenom kan komma att medföra trafikbortfall. Stor betydelse bör dock även tillmätas den indirekta och stimulerande effekt, som förbättrade kommunikationer kan ha för näringslivet och befolkningen inom den berörda regionen.

Dessa positiva verkningar har enligt Trafikdelegationens mening varit betydande under den tid kanalen varit i drift. Det finns anledning att förvänta sig liknande gynnsamma effekter för framtiden, om Mälarleden anpassas till den utveckling som väntas ske inom sjöfarten och inom regionens näringsliv. Möjligheten till ett fortsatt alternativ till landtransporterna bör upprätthållas.

Mot denna bakgrund vill Trafikdelegationen tillstyrka, att frågan om Mälarledens fördjupning ånyo snarast tas upp till behandling i enlighet med Sjöfartsverkets förslag. Trafikdelegationen anser nämligen angeläget, att underhållsarbeten och mindre förbättringar icke ytterligare uppskjuts i avvaktan på en eventuell större utbyggnad av kanalen. Denna och anslutande farleder bör – som delegationen tidigare framhållit – hållas i ändamålsenligt skick.

