

# Motion till riksdagen

1986/87:T609

Hugo Bergdahl och Barbro Sandberg (fp)

Sjöfarten genom Södertälje kanal

---

Sjöfarten till och från Mälaren måste passera genom en sluss, endera i Södertälje eller också i Stockholm. Mälaren är alltså en reglerad sjö vars nivå i allmänhet ligger några decimeter över Saltsjön. Slussen i Södertälje fick sin nuvarande utformning omkring år 1920 och är den större och flitigast använda slussen. På ömse sidor om slussen ligger Södertälje kanal som fördjupades och breddades i början av 1970-talet. Kanalen och slussen tillåter passage av fartyg i 7 000—8 000 tonsklassen räknat efter dödvikten. Den då utförda förstoringen av kanalen medförde att kanalen relativt snabbt togs i bruk av fartyg med maximal storlek, s. k. Mälarmax. Handelstonnaget, såväl det svenska som det internationella, tenderar att bli allt större, varför det kusttonnage som tidigare varit vanligt på Mälaren nu successivt ersätts av större enheter. Många fartyg som ankommer har inte kunnat ta med sig full last beroende på passagemöjligheterna utan går med ett ekonomiskt frirum upp i Mälaren.

För att råda bot på detta missförhållande och för att säkra en fortsatt sjötrafik på Mälaren måste således en plan upprättas som syftar till att öka passagemöjligheterna igenom Södertälje. Någon sådan långtidsplan har ej funnits utarbetad, troligen beroende på att det är så många intressenter inblandade. Sjöfarten på Mälaren går framför allt till Västerås och Köping, men även en del av trafiken till Stockholm går via Södertälje. Vidare finns det ett antal lastageplatser i Bålsta, Strängnäs, Enköping, Kalmarsand m. fl. orter. Här finns således flera kommunala intressen, vilka även stötts av statliga sjöfartsverket, som är ansvarigt för farleden, slussen, kanalen och lotsningen. Södertälje kommun har intressen i att den lokala trafiken på broarna i Södertälje fungerar utan alltför stora avbrott. Statens järnvägar har en bro över kanalen i Södertälje och ser helst att den bron aldrig behöver öppnas. Den viktigaste intressentgruppen är det näringsliv som utnyttjar sjöfarten på Mälaren för att få ekonomiska transporter. Framför allt Bergslagsregionen men även en stor del av Mälardalen och södra Norrland har upptäckt fördelarna med sjöfrakt på Mälaren. De som fraktar godset till och från Mälaren är olika rederier, såväl svenska som utländska, och dessa sammantaget är en mycket viktig grupp när det gäller att få gehör för en utvidgning av passagen genom Södertälje.

Mälärledskommittén med representanter för länsstyrelsen, Västerås och Köpings hamnar, näringslivet, sjöfartsverket, landstinget samt inkopplad konsult har för att bevaka sjöfartsintressena på Mälaren tagit fram alternativa utbyggnadsprogram för Södertälje sluss och kanal, detta för att nära förestående projekt skall kunna ansluta till den uppgjorda långtidsplanen.

Således måste inom en snar framtid (10—20 år) den nuvarande slussen genomgå en omfattande renovering. Vidare har Södertälje kommun långt framskridna planer på att bygga ännu en bro över kanalen. Slutligen har statens järnvägar planerat att om ca 25 år bygga en ny järnvägsbro över kanalen.

Dessa tre stora projekt måste på något sätt passa in i en plan så att inte passagen genom Södertälje stryps ytterligare genom spårttider och liknande. Brobygget, som är en kommunal angelägenhet för Södertäljeborna, måste anpassas till nautiska krav när det gäller segelfri höjd och inbördes avstånd till befintliga broar. Ekonomiskt sett är Södertälje kommun angelägen om att bron inte får kosta mer än det för kommunen bästa alternativet. Krav om att bron skall göras högre eller placeras på annan plats än som passar kommunen drar med sig extrakostnader som måste slås ut på andra intressenter.

En renovering av slussen med bibehållet läge skulle inte medföra någon förstoring av slussen, varför alternativa nybyggnadsplatser har föreslagits av Mäljarledskommittén. En ny sluss skulle då ligga i direkt anslutning till den planerade bron (Saltsjöbron), som skulle placeras endera omedelbart norr om motorvägsbron eller söder om järnvägsbron. Vid det första alternativet skulle slussen utformas som en triangelsluss, vilket innebär att fartyget under slussningen även ändrar färdriktningen. Härigenom kommer man ifrån en besvärlig kurvtagning i kanalen. Detta är en genialisk lösning, men nautikerna har uttryckt en viss tveksamhet eftersom referenser saknas inom landet för en dylik konstruktion. Det andra slussalternativet innebär att en traditionell kammarsluss uppförs söder om järnvägsbron. I båda fallen avses slussen kunna ta emot fartyg med 150 eller alternativt 165 meters längd och med 22 eller alternativt 25 meters bredd. Bredden 25 meter kan dock utnyttjas först efter det att järnvägsbron byggts om, eftersom den nuvarande maximalt kan passeras av 22 meter breda fartyg. Då måste även de nuvarande ledverken förnyas.

Tidsmässigt kommer med säkerhet den nya bron att ligga överst på rankinglistan. Därefter kommer slussombyggnaden och sist järnvägsbron. Härtill kommer vissa breddningsarbeten i kanalen, vilkas omfattning är beroende av vilket alternativ man väljer.

Trafikmässigt finns redan i dag ett antal fartyg som direkt kan utnyttja de större måtten, och all erfarenhet visar att rederierna mycket snabbt anpassar sig till den maximala gränsen. För att slå vakt om en fortsatt sjötrafik på Mälaren och dessutom ha möjlighet att utveckla den är det ett måste att de aktuella projekten samordnas, så att slutprodukten blir en hindersfri passage för större fartyg än dagens.

Speciellt på bulksidan, det vill säga tank, kol och andra partilaster är fraktkostnaden direkt beroende av fartygsstorleken. Härtill kommer att intresset för transport med rorofartyg har ökat även i regionen, och dessa färjeliknande fartyg ligger samtliga på en bredd av 20—25 meter och en längd av 120—165 meter. Oavsett vilket slussalternativ man bestämmer sig för är det tänkt att fartyg om ca 13 000 dödvikton skall kunna gå in i Mälaren med full last.

Mäljarhamnarna måste även framdeles kunna hävda sig i konkurrensen

med kusthamnarna resp. andra transportmedel. Vidare är det logiskt att de satsningar som planeras för Bergslagsregionen även följs upp på kommunikationssidan. Dessutom genererar erfarenhetsmässigt dylika satsningar även kringeffekter — det blir ett psykologiskt lyft för hela regionen.

Mot. 1986/87  
T609

## Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om insatser för att säkra passagemöjligheterna genom Södertälje kanal.

Stockholm den 27 januari 1987

*Hugo Bergdahl (fp)*

*Barbro Sandberg (fp)*