

Motion till riksdagen 2008/09:T370

av **Agneta Berliner m.fl. (fp, c, m)**

Södertäljesslussens inverkan på tillväxten i Mälarenregionen

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att bygga om slussen i Södertälje för att främja en miljövänlig tillväxt i Mälarenregionen.

Motivering

Slussen i Södertälje behöver byggas ut. Anledningarna är i princip fyra.

1. Nuvarande begränsning av sjötransporter innebär ökade landtransporter på väg, vilket är negativt ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt.
2. Begränsade sjötransporter innebär även ökade järnvägstransporter, vilket innebär påfrestningar på det redan hårt belastade järnvägsnätet i regionen.
3. Slussens nuvarande kapacitet begränsar handelssjöfarten och hämmar därmed näringslivet runt Mälaren.
4. Risker för översvämning gör att utflödet ur Mälaren behöver kunna ökas.

Mälarsjöfarten står idag för viktiga delar av transportförsörjningen avseende råvaror och färdigprodukter till industrier i Mälardalen och Bergslagen. Båttransporterna är en viktig del i att kunna kombinera en ökad tillväxt med ett miljövänligt transportsystem i Mälardalen, och det är därför angeläget att Mälarsjöfarten får möjligheter att utvecklas i takt med en ökad efterfrågan av godstransporter.

Mälarfärleden via Södertälje kanal förbinder Västerås och Köpings hamnar (Mälarhus AB) med Östersjön – sjöfarten når långt in i landet i den mest befolkningstäta delen av Sverige. Detta leder till att behovet av de miljö- och trafiksäkerhetsmässigt sämre vägtransporterna blir mindre. Även behovet av järnvägstransporter mellan Stockholmsområdet och västra Mälardalen kan hållas nere, vilket ger mer utrymme för att det belastade järnvägsnätet kan

Fel! Okänt namn på

användas till att minska lastbilstrafiken och persontrafiken i bil. Båda hamnarna, likaväl som själva farleden, är utpekade att vara av riksintresse.

Nivån på godstrafiken i Mälaren, varav cirka 80 procent berör hamnarna i Köping och Västerås, har legat ganska konstant under många år. Den alltmer ökande andelen fliseldning vid den inre Mälarenregionens fjärrvärmeverk talar för att trafiken kommer att öka om förutsättningarna ges för detta. För att sjöfarten ska behålla sin konkurrenskraft som transportslag krävs idag större fartyg än då slussen i Södertälje byggdes. En utbyggnad av kanalen och den 80 år gamla slussen är därför nödvändig. Redan idag finns det fartyg som inte kan passera genom nuvarande sluss, vilket innebär ökad belastning på vägnätet. En utbyggnad medför att de modernaste fartygen på ett effektivare sätt kan trafikera Mälaren till gagn för miljön, trafiksäkerheten och näringslivet. Dessa moderna fartyg är även ur kostnadssynpunkt effektivare genom att lastvolymen ökar och att lossnings- och lastningstiderna i hamn förkortas, vilket medför att näringslivet ökar sin konkurrensförmåga.

Att minska vägtransporterna är centralt ur klimatsynpunkt. Såväl sjöfart som järnväg är att föredra framför lastbilstransporter. Järnvägen kommer inte själv under överskådlig tid att kunna stå för all transport i Mälarenregionen. Med en begränsad sjöfart via Södertälje kanal riskerar tunga godstransporter på väg istället att bli det transportslag som får svara för en ökad efterfrågan. En utebliven investering i slussen innebär en ökning av belastningen på E 18 med 700 lastbilar per dygn.

Klimat- och sårbarhetsutredningens delbetänkande "Översvämningshot – Risker och åtgärder för Mälaren, Hjälmaren och Vänern" (SOU 2006:94) visar behov av förstärkt avvattningsav Mälaren vid stora nederbörds mängder. Utredningen bedömer riskerna för översvämnings med allvarliga konsekvenser som oacceptabelt höga. Till exempel hotas vid en översvämning vitala samhällsfunktioner i Stockholms innerstad, och runt Mälaren skulle en översvämning ge stora materiella skador. Infrastrukturen runt Mälaren är väl utbyggd; både vägar och järnvägar finns vid vattnets omedelbara närhet.

Konsekvenserna av en så kallad 100-årsnivå (högsta vattennivån inom en hundraårsperiod) i Mälaren är betydande. Bebyggelse, industrier och jordbruk skulle drabbas förhållandevis hårt. Värst utsatta är Västerås och Stockholm. Några bedömningar hämtade från KTH:s beräkningar:

- ? En byggnadsyta om 360 000 m² bostäder, kontor och service översvämmas.
- ? 480 000 m² övrig bebyggelse inklusive industribyggnader drabbas.
- ? avloppsneten skulle påverkas i betydande omfattning.
- ? I centrala Stockholm finns risk för att bland annat Riddarholmstunneln för all järnvägstrafik söderut ("getingmidjan") och delar av vägar vid Tegelbacken och i Gamla stan översvämmas.
- ? Systemet med försörjningstunnlar under Stockholm för vatten, el, tele och fjärrvärme kan också drabbas.
- ? Vissa industrier och förorenad mark, liksom betydande områden jordbruksmark och skogsmark, skulle sättas under vatten.

Fel! Okänt namn på

- ? Risken för läckage av föroreningar är påtaglig, vilket skulle kunna påverka vattenkvaliteten och vattenförsörjningen.
- ? Flera järnvägs- och vägavsnitt skulle sättas under vatten.

Slutsatsen är att det krävs kraftfulla åtgärder för att minska riskerna – men att möjligheterna att snabbt minska riskerna i Mälaren är begränsade. Enligt utredningens bedömning bör en rejäl ökning av avtappningskapaciteten komma till stånd så snart som möjligt, eftersom andra åtgärder för att minska översvämningsriskerna antingen inte ger tillräcklig effekt eller är dyrare. En rejält tilltagen avtappningskapacitet möjliggör också att man generellt kan hålla en högre vattennivå i sjön och tillåta större variationer i vattenstånd, något som gynnar naturmiljön och den biologiska mångfalden. Ett första snabbt steg är att möjliggöra ett ökat flöde i Södertälje sluss genom slussens ombyggnad.

De senaste åren har slussporten in mot Mälaren bytts och fått full bredd. Lösningen mot Saltsjön görs dock i begränsad skala eftersom resurser saknas för en fullständig ombyggnad av slussen. En utebliven slussinvestering kan få allvarliga följder för både miljön och Mälarsjöfarten. En utebliven investering är också negativ för näringslivet och kan därmed leda till försämrad tillväxt. Statens ansvar för sjötransporterna, klimatpåverkan och ett långsiktigt hållbart transportsystem är oomtvistat. I de samhällsekonomiska beräkningar för utbyggnad av slussen som genomförts har samhällsnyttan i samtliga fall varit positiv. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Stockholm den 3 oktober 2008

Agneta Berliner (fp)

Jörgen Johansson (c)

Jessica Polfjärd (m)

Staffan Anger (m)