

## Nr 194.

Godkänd av första kammaren den 6 juni 1916.

Godkänd av andra kammaren den 6 juni 1916.

*Riksdagens skrivelse till Konungen, i anledning av väckt motion om åvägabringande av utredning angående en för stora fartyg användbar farled mellan Baggensfjärden och Lilla Värtan m. m.*

(Statsutskottets utlåtande nr 122.)

## Till Konungen.

I en inom riksdagen väckt motion har hemställts, att riksdagen ville i skrivelse till Eders Kungl. Maj:t anhålla, att Eders Kungl. Maj:t täcktes, så snart ske kan, *dels* låta i den mån så erfordras verkställa fullständig utredning angående sträckningen och beskaffenheten av samt kostnaden för en lämplig, för stora fartyg användbar farled mellan Baggensfjärden och lilla Värtan, *dels* inleda underhandlingar med Stockholms stad beträffande det bidrag, som staden kan befinnas villig att lämna för nämnda farleds upptagande och underhåll, *dels* ock efter allsidig prövning för riksdagen framlägga det förslag i ärendet, som kan befinnas lämpligt.

Till stöd för motionen har anförts följande:

»Den för närvarande enda farleden för större fartyg mellan Dalarö och Stockholm är 82 km. lång, under det att den blott för smärre fartyg farbara vägen genom Baggensstaket är jämnt hälften av den förra. Farleden genom Baggensstaket var sedan gammalt livligt trafikerad; under tidernas lopp har den emellertid av olika anledningar uppgrundats

*Bihang till riksdagens protokoll 1916. 14 saml. 72 häft. (Nr 194—195.)*

och, ehuru åtskilliga upprepningar gjorts, har den numera icke någon nämnvärd betydelse för handelssjöfarten på Stockholm.

Tid efter annan ha representanter för landets handel och sjöfart framställt förslag till åtgärder för att genom Stäket eller i närheten därav framdraga en för stora fartyg tillgänglig förbindelseled mellan Baggensfjärden och stora farleden mellan Stockholm och Vaxholm i trakten av Lilla Värtan för att på så sätt ernå en väsentligt förkortad inomskärsled för trafiken mellan Stockholm och söder därom belägna orter.

Att en dylik farled skulle bli för vår under stark utveckling varande handelssjöfart av så stor betydelse, att den bör med det snaraste komma till stånd, är uppenbart icke blott i betraktande av den väsentliga tidsbesparing, densamma skulle giva, utan även med hänsyn till de minskade driftkostnader och lotsavgifter, som därav bleve en följd. Även den omständigheten, att isförhållandena vintertiden för hållande av segelrännan från den yttre skärgården till farvattnet i Stockholms närhet för en dylik farled anses ställa sig vida gynnsammare än för den nuvarande leden norr om Värmdö, är värd beaktande.

De olika förslag till farleder mellan Baggensfjärden och Lilla Värtan, som under senare tid varit föremål för utredningar, hava omfattat upprepning av Baggensstäket, kanal genom Moranedet och kanal Kilsviken—Sågsjön—Kummelnäs (Löfberga).

En jämförelse visar att distansen är

Dalarö—Vaxholm—Stockholm .....	82 km.
Dalarö—Stäket—Stockholm .....	41 »
Dalarö—Moranedet—Stockholm .....	40 »
Dalarö—Sågsjön—Stockholm .....	41 »

En upprepning av Baggensstäket torde numera knappast anses giva en tillfredsställande lösning av frågan, bland annat på den grund, att navigeringen i den leden skulle bli svår. Såsom en olägenhet för Moranedsförslaget har anförts, att passagen genom de 7,5 km. långa Lännersta- och Skurusunden under långa sträckor har — åtminstone vad större fartyg angår — kanals natur. För båda förenämnda leder går utloppet i Lilla Värtan vinkelrätt mot därvarande segelled, under det att dess mynning är öppen endast mot nord, vilket lätt torde kunna vid livlig trafik giva anledning till ombordläggningar.

Förslaget Kilsviken—Sågsjön—Kummelnäs (Löfberga) avser två alternativa sträckningar; den ena utmynnar vid Kummelnäs med gir omedel-

bart vid kanalens öppning, den andra har nästan rak sträckning och utmynnar i Lövbergaviken.

Senast uppgjorda kostnadsberäkningar torde hava slutat på för den förra sträckningen 3,914,000 kronor och för den senare 4,223,000 kronor; i båda fallen torde varit förutsatt, att erforderlig mark skulle kostnadsfritt upplåtas. För båda sträckningarna ha beräknats ett djup av i jord 7,8 och i berg 8,0 m. samt en bottenbredd av i jord 30 m. och i berg 35 m.

Lövbergaförslagets kanalsträcka uppgår till knappa 4,5 km., och utfarten i allmänna leden ligger väl öppen för insyn, vilket jämväl är fallet för dess utlopp i Baggensfjärden. Ur seglationssynpunkt torde förslaget erbjuda stora fördelar; och det lärer i avseende å ishinder ställa sig förmånligare än en led Moranedet—Skurusund.

För avgörande av vilket förslag, som är lämpligast, fordras emellertid noggrann utredning och allsidig prövning; och synes oss, att dessa åtgärder, i den mån de icke redan äro vidtagna, med hänsyn till ärendets vikt böra med det snaraste bringas till utförande.

Samtliga ovan angivna farledsförslag torde kunna fullt utnyttjas av sjöfarten i fredstid, utan att några som helst fortifikatoriska anläggningar krävas, därest leden spärras i krigstid. För militära ändamål får farleden avsevärd betydelse först, därest den kan hållas öppen även under krig. Att emellertid fördröja kanalanläggningen i avvaktan på slutgiltiga förslag beträffande de befästningsanläggningar, som härför kunna vara behövlige, torde ej vara erforderligt.

Ehuru upptagandet av en förkortad farled till Stockholm berör stora delar av vårt lands handel och näringar, måste det likväl vara av särskilt intresse för huvudstaden, att en dylik kommer till stånd. Under sådana förhållanden synes det icke vara uteslutet, att Stockholms stad kan vara benägen att bidra till täckandet av kostnaderna för en sådan farleds upptagande, och torde underhandlingar i syfte att vinna stadens medverkan vid farledens upptagande och vidmakthållande böra inledas.

Sedan frågan om farledens sträckning, beskaffenhet och kostnad m. m. blivit utredd och slutprövad samt underhandlingarna med Stockholms stad blivit slutförda, torde ärendet böra framläggas för riksdagen.»

Förutom de i motionen omnämnda förslagen till upptagande av en sjöfartsled mellan Lilla Värtan och Baggensfjärden, har i den allmänna

diskussionen framförts ett annat förslag till åstadkommande av en förkortad inomskärsled mellan Stockholm och södra skärgården, nämligen genom kanalisering av Ålstäket, som sammanbinder Ormingelandet och Värmdön. Härigenom skulle Nämndöfjärden komma i direkt förbindelse med Torsbyfjärden. Den vägförkortning, som skulle vinnas genom upptagandet av en sådan farled, komme väl att bli avsevärt mindre än den som skulle erhållas genom utförande av de i motionen omförmälda alternativen, men skulle kostnaden också sannolikt bli högst väsentligt lägre. Vid sådant förhållande har riksdagens vederbörande utskott, då detsamma i vederbörlig ordning begärt Eders Kungl. Maj:ts befallning till chefen för marinstaben ävensom till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att avgiva utlåtande över den ifrågasatta motionen, gjort framställning därom, att berörda utlåtanden tillika måtte omfatta spörsmålet, huruvida den i motionen ifrågasatta utredningen jämväl borde avse frågan om upptagande av en sjöfartsled genom Ålstäket.

Chefen för marinstaben har ansett, att utredningen bör begränsas till Sågsjö—Löfberga-alternativet, vilket ur alla synpunkter enligt marinstabschefens uppfattning torde vara att föredraga, även om därav föranledda kostnader skulle bli relativt höga. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ansett leden genom Baggensstäket — vilken led chefen för marinstaben ej ens upptagit till behandling — numera vara ur räkningen såsom varande alltför krokig. Beträffande Moraneds-, Sågsjö- och Ålstäksförslagen har styrelsen däremot ansett, att utredning om dessa förslag med det snaraste bör komma till stånd.

De utredningar, vilka tidigare verkställts beträffande olika alternativ för åstadkommande av en inomskärsled mellan Stockholm och Södra skärgården, äro ej av den beskaffenhet, att på dessa kan grundas ett bestämt omdöme, huruvida en dylik led bör komma till stånd eller vilken sträckning för sådant fall bör väljas. Det synes emellertid riksdagen, att genom upptagande av en sådan led skulle kunna vinnas fördelar av den betydelse, att en allsidig utredning av frågan kan anses vara väl motiverad. Då det givetvis är av vikt, att förbindelseleden ifråga utföres på sätt, som är förenligt med statens intresse, finner riksdagen det ock föreligga tillräckliga skäl, att från statens sida tages initiativ till en sådan utredning, vilken torde böra omfatta samtliga de tre förslag — Moraneds-, Sågsjö- och Ålstäksförslagen — vilka av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansetts kunna komma i betraktande.

Kostnaden för utförandet av en teknisk utredning för berörda tre

leder, med vattendjup mellan 7 och 10 meter, har av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknats till 15,000 kronor. Något särskilt anslag för ändamålet lärer emellertid ej behöva ställas till Eders Kungl. Maj:ts förfogande.

Vidkommande vad i motionen anförts om inledande av underhandlingar med Stockholms stad rörande stadens deltagande i kostnaderna för det ifrågasatta företaget, förutsätter riksdagen, att Eders Kungl. Maj:t ej lärer för riksdagen framlägga något förslag i frågan, utan att visshet erhållits därom, att staden med en lämplig andel bidrager till kostnaderna för farledens utförande och vidmakthållande.

I enlighet med vad ovan anförts får riksdagen anhålla, att Eders Kungl. Maj:t ville låta verkställa en allsidig utredning, huruvida och på vad sätt en för stora fartyg användbar farled bör upptagas mellan Lilla Värtan eller Torsbyfjärd samt Stockholms södra skärgård, ävensom för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen må kunna föranleda.

Stockholm den 6 juni 1916.

Med undersätlig vördnad.