

## Nr 182.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till anordnande av vissa farleder; given Stockholms slott den 15 mars 1940.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

## GUSTAF.

*Fritiof Domö.*

---

*Utdrag av protokollet över handelsärenden hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 15 mars 1940.*

### Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ.

Efter gemensam beredning med cheferna för kommunikations- och finansdepartementen anför chefen för handelsdepartementet, statsrådet Domö:

Under punkt 3 av bilaga 10 till Kungl. Maj:ts proposition nr 2 angående utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1939/40 har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att, i avbidan på särskild proposition i ämnet, till anordnande av en farled från Östersjön till Flintrännan m. m. beräkna ett reservationsanslag av 2,125,000 kronor.

Sedan beredningen av denna fråga numera avslutats, tillåter jag mig att ånyo anmäla densamma för Kungl. Maj:t. I samband härmed ber jag få underställa Kungl. Maj:ts prövning ett annat med ifrågavarande ärende likartat spörsmål, nämligen fråga om fördjupning av farleden genom Kalmar-sund.

### Farleden från Östersjön till Flintrännen (Falsterboleden).

I skrivelse den 13 november 1939 framhöll *lotsstyrelsen*, att, då sjöfarten mellan Östersjön och Öresund förbi Falsterborev upp till Flintrännen till följd av avsaknaden av en tillräckligt djup och inom territorialvattnet belägen, tryggad farled iråkat svårigheter till men för vår folkförsörjning, det måste anses vara ett statsintresse av stor betydelse att där förbättra sjöfartens framkomstmöjligheter. Såsom en första åtgärd borde undersökas olika möjligheter att på betryggande läge inom svenskt territorialvatten få till stånd en farled förbi Falsterbo upp till Flintrännen med till att börja med ungefär samma djup som farleden i Flintrännen, förslagsvis 7.3 meter vid medelvattenstånd. Enligt tillgängliga uppgifter per den 20 november 1938 funnes i den svenska handelsflottan 130 fartyg med ett djupgående vid full last av 6.5 meter eller mer, 33 fartyg med ett djupgående av 8 meter eller mer och 4 fartyg med större djupgående än 9 meter. En sådan led torde ock för marinen bliva av stor betydelse. Då *lotsstyrelsen* saknade möjlighet att företaga en dylik farledsundersökning, borde undersökningen, därest Kungl. Maj:t funne densamma böra komma till stånd, uppdragas åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilken enligt vad *lotsstyrelsen* inhämtat vore redo att omedelbart igångsätta undersökningen.

I anledning härav uppdrog Kungl. Maj:t den 17 november 1939 åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att undersöka olika möjligheter att på betryggande läge inom svenskt territorialvatten få till stånd en farled med av *lotsstyrelsen* föreslaget djup från Östersjön till Flintrännen i Öresund.

Sedan *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* med skrivelse den 4 december 1939 överlämnat tre alternativa förslag till anordnande av en farled inom tremilsgränsen förbi Falsterborev upp till Flintrännen, anförde styrelsen ytterligare i skrivelse den 7 i samma månad följande:

Samtliga dessa förslag vore av sådan omfattning att, därest något av dem skulle komma till utförande, lättnaden för sjöfarten ej åstadkommes med den skyndsamhet, som situationen syntes kräva. Från sjöfartshåll hade emellertid framhållits, att även en obetydlig upprepning av den nu trafikerade leden runt Falsterborev samt genom Kogrundsrännan skulle vara till synnerligen stor nytta för sjöfarten. Till och med en så ringa ökning av seglationsdjupet som en fot eller något därutöver skulle sålunda vara av betydelse.

En fördjupning under sådana förutsättningar bleve erforderlig på följande platser, nämligen grundet cirka 0.5 distansminut norr om H i Highburygrund, Hildagrund samt i Kogrundsrännan. Någon tillförlitlig kostnads- eller tidsberäkning för detta arbete kunde ej uppgöras, enär möjligheten att utföra detsamma helt vore beroende av väderleksförhållandena, vilka denna årstid vore synnerligen oberäknliga. Därtill komme minfaran vid speciellt de två förstnämnda platserna. Att där bedriva arbetet annat än vid dagsljus vore givetvis förenat med stora risker.

Då det syntes väg- och vattenbyggnadsstyrelsen nödvändigt att ett försök gjordes att åstadkomma en något fördjupad farled, föreslog styrelsen, att

lämpligt belopp, förslagsvis 125,000 kronor, ställdes till styrelsens förfogande för ändamålet ifråga.

I ett den 8 december 1939 avgivet utlåtande förklarade sig *lotsstyrelsen* livligt tillstyrka bifall till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning. Lotsstyrelsen anförde därvid bland annat följande:

Styrelsen funne med hänsyn till rådande förhållanden alla sådana åtgärder till fördjupning av farleden runt Falsterbo böra vidtagas, som utan större tidsutdräkt och till rimliga kostnader kunde underlätta sjöfarten i sagda farled. Därvid finge framhållas, att till och med en ökning av djupet med några tiondels meter skulle bliva av stor betydelse för sjöfarten till och från Östersjön. Minsta djupet i den tillfälliga farleden vid Falsterbo vore fem meter vid medelvattenstånd. Ett jämförelsevis stort antal fartyg, som nu framfördes i farleden, hade emellertid ett djupgående, med full last, av något mer än fem meter. I varje fall komme en fördjupning av leden i nu ifrågasatt omfattning att medföra en avsevärd besparing i omlastningskostnader.

Genom beslut sistnämnda dag uppdrog Kungl. Maj:t åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att, i den utsträckning för ändamålet tillgängliga medel därtill försloge, verkställa upprepning av farleden runt Falsterborev samt i Kogrundsrännan. För täckande av kostnaderna för ifrågavarande arbeten ställdes till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande ett belopp av 125,000 kronor från det å förskottsstat för försvarsväsendet m. m. under sjunde huvudtiteln uppförda förskottsanslaget till Allmänna utgifter för försvarsberedskap: Engångsanskaffning av materiel för civilbefolkningens skydd m. m.

I en vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förenämnda skrivelse den 4 december 1939 fogad, inom styrelsens hamnbyrå upprättad promemoria redogöres för resultaten av det åt styrelsen genom Kungl. Maj:ts beslut den 17 november 1939 meddelade uppdraget. Såsom redan nämnts utmynnar utredningsarbetet i tre alternativa förslag till farledens sträckning. I promemorian anføres i huvudsak följande:

#### Alternativ I.

##### *Fördjupning i Kogrundsrännan och runt Falsterborev.*

Från Flintrännans södra del går farleden genom Kogrundsrännan och innanför Rynkorna omedelbart utanför Skanör. Här böjer leden av i sydvästlig riktning ut till tremilsgränsen, som sedan följes runt Falsterborev till Klapperåsen, där djupt vatten påträffas.

Farledens längd från Flintrännan till Kämpinge bukt 47.3 km. Bredd 100 meter.

Grunden består av i Kogrundsrännan hårt grus eller hård lerblandad sand till 6.5 meters djup under medelvattenytan samt i farleden runt Falsterborev hård botten, stora stenar inbäddade i fast lera eller sand.

Den kvantitet, som skall muddras, utgör:

vid 6.0 meters djup under m. v. y. (5.5 meters djupgående)	55,000 kbm
» 6.5 » » » » (6.0 » » » » »)	190,000 » .

Efter en beräknad kostnad av cirka 15 kronor per kbm uppgår kostnaden till:

för 6.0 meters djup .....	825,000 kronor
» 6.5 » » .....	2,850,000 » .

Arbetet tager minst ett år och kan ej påbörjas förrän under den ljusa årstiden.

#### Alternativ II.

##### *Farled mellan Falsterbo udde och Måkläppen.*

Norra delen av leden sammanfaller med alt. I mellan Flintrännan och Skanör. Från Skanör följer leden närmare land och viker i höjd med Falsterbo österut mellan Falsterboudde och Måkläppen rakt igenom revet och trärfar farleden enligt alt. I söder om Blinda Segelskär.

Utredningen visar att kostnaden för detta alternativ blir alltför hög. Dessutom föreligger stor risk för ledens igensandning.

#### Alternativ III.

##### *Farled genom Falsterbonäset.*

Från Flintrännans södra del i ungefär sydsydostlig riktning genom Höllviken och i kanal genom själva näset till Kämpingebukten, där djupt vatten påträffas.

Farledens längd från Flintrännan till Kämpingebukt 27.5 km. Bottenbredd i öppen sjö 100 meter och i kanalen 40 meter. Kanalens längd omkring 2 km. Då kanalens bredd icke medgiver möte för de större fartgystyperna anordnas förtöjningsplats vid dykdalber i Höllviken. Farleden är rak utefter hela sin längd.

Grunden består av sand och sandblandad lera, som vilar på ett lösare kalklager med inlagrade flintbollar. På några ställen saknas sand helt och hållet. Fast kalkberg har påträffats under själva landtungan på ett minsta djup under medelvattenytan av 7.91 meter.

Kanalarbetets omfattning, kostnad och beräknad arbetstid:

Djup under m. v. y.	Djupgående på fartygen	Totala mud- dermassan kbm	Beräknad kostnad kronor	Beräknad tid från arbetets början till trafi- kens öppnande
6.0 m	5.5 m	2,430,000	7,000,000	7—8 mån.
6.5 »	6.0 »	2,860,000	8,100,000	9—10 »
7.3 »	6.8 »	3,660,000	10,100,000	11—12 »

I beloppen är inräknad lösen för mark och byggnader.

Den nuvarande landsvägen och järnvägen till Skanör och Falsterbo avbrytes av kanalen. Anordningar för att befordra trafiken till lands erfordras. Kostnaden därför beräknas:

för landsvägsbro (rörlig) till .....	1,670,000 kronor
» järnvägsbro » » .....	1,200,000 »
» färjeförbindelse (två färjor) till ...	240,000 » .

Det är nödvändigt att gräva igenom kanalen i sådan omfattning, att mud-  
derverken kunna passera. Då detta kan beräknas ske inom cirka 2 måna-  
der efter arbetenas igångsättande, måste anordningar för landsvägstrafiken  
ordnas omedelbart. Då uppförandet av en landsvägsbro kan beräknas taga  
omkring 1 år innan den kan öppnas för trafik, är det nödvändigt att under  
tiden ordna en provisorisk färjeförbindelse.

Vad beträffar järnvägsförbindelsen är trafiken ut på näset av sådan art,  
att denna utan större olägenhet torde kunna upprätthållas av bussar och  
lastbilar. Järnvägslinjen kan exempelvis erhålla sin ändstation vid Höll-  
viken. Någon järnvägsbro torde sålunda icke tillsvidare vara erforderlig.

Enligt av länsstyrelsen i Malmöhus län lämnad uppgift äges den mark,  
som erfordras för kanalen, av Lunds domkyrka och disponeras av pasto-  
ratsrådet i Räng. Marken är delvis utarrenderad till landstinget i nämnda  
län. Arrendetiden utgår vid olika tidpunkter under åren 1955—1968.

I områdets södra del är länslasarettets i Lund sommarhem Ljungsäter be-  
läget. En mindre villabyggnad finnes i norra delen. Dessa byggnader, som  
alla äro av trä, måste rivas eller flyttas.

För att trafiken i kanalen skall kunna fortgå oberoende av väderleksför-  
hållandena torde vissa hamnanordningar i Kämpinge bukt — södra inloppet  
— bliva erforderliga. Med hänsyn till den i dessa trakter förekommande  
sanddriften är det även möjligt att underhållsmuddring i kanalens myn-  
ningar blir erforderlig. Kostnaderna för dessa anordningar hava icke med-  
tagits i kalkylerna.

I ärendet hava utlåtanden avgivits av chefen för marinen, länsstyrelsen i  
Malmöhus län, statens transportkommission, kommerskollegium och statens  
sjöfartsnämnd. Vid kommerskollegii utlåtande äro fogade av kollegium in-  
hämtade yttranden från Sveriges redareförening, Stockholms rederiför-  
ening, Sveriges allmänna exportförening och Sveriges industriförbund. Vi-  
dare hava handels- och sjöfartsnämnden i Stockholm samt svenska trävaru-  
exportföreningen inkommit en var med en skrivelse i ämnet.

Samtliga förenämnda myndigheter och sammanslutningar tillstyrka an-  
ordnande av en farled enligt det med alternativ III betecknade förslaget och  
med ett djup av 7.3 meter. I de avgivna yttrandena har anförts i huvudsak  
följande.

*Chefen för marinen* framhåller, att endast alternativ III med ett djup i  
kanalen av 7.3 meter vid medelvatten fyllde det betydelsefulla kravet på  
framkomlighet för flottans största fartyg förbi Falsterborev innanför tre-  
milsgården. Vid samma alternativ erhöles därjämte för handelssjöfarten  
en farled, som vore mera undandragen krigsrisker i form av mineringar och  
drivande minor ävensom krigsförandes åtgärder i form av anhängning m. m.  
på eller innanför territorialgränsen.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* uppskattar antalet resande, som på järn-  
vägen passera det ställe, där den projekterade kanalen skulle gå fram, till  
omkring 130,000 om året i vardera riktningen. Vissa söndagar hade antalet  
resande uppgått till 2,500 i vardera riktningen. 700 motorfordon beräkna-  
des passera per dygn i båda riktningarna sammanlagt. Att en trafik av an-  
givna omfattning ej kunde upprätthållas med två färjor vore utan vidare  
uppenbart. En avsevärd förbättring skulle i detta hänseende kunna åstad-  
kommas, om jämte de båda färjorna inrättades en gångbro i form av två å  
pontoner byggda, mot kanalkanten vridbara brodelar. En dylik bro skulle

få särskild betydelse för resande på järnvägen. Någon järnvägsförbindelse komme nog icke att upprätthållas väster om kanalen, men uppenbarligen kunde bussförbindelse från övergångsstället till Skanör med Falsterbo inrättas. En kombinerad buss- och järnvägsförbindelse skulle kunna på ett någorlunda tillfredsställande sätt tillgodose det mest trängande trafikbehovet under förutsättning att de resande kunde snabbt passera övergångsstället.

Beträffande kostnadsberäkningarna anmärkte länsstyrelsen, att däri icke upptagits några utgifter, som kunde äga samband med kanalarbetets inverkan på järnvägens bestånd och drift. Vidtagandet av åtgärder, som funnes nödiga för att upprätthålla en trafik, på vilken allmänheten även under de utomordentliga förhållanden, som påkallade kanalarbetet, borde skäligen kunna räkna, kunde enligt länsstyrelsens mening icke i ekonomiskt hänseende åvila Hvellinge—Skanör—Falsterbo nya järnvägsaktiebolag, som uppenbarligen i detta hänseende måste handla under beaktande av sitt eget ekonomiska intresse. Likaledes borde bolaget skäligen kunna påräkna ersättning för anläggning vid kanalen av en ändstation med därtill hörande anordningar, för anskaffande av omnibussar och för upprätthållandet av trafiken väster om kanalen, varjämte borde påpekas, att järnvägsbolaget torde göra anspråk på ersättning för värdeminskning av ett stort friluftreservat vid Falsterbo. Därjämte kunde fog måhända finnas för gottgörelse för utebliven vinst åt ifrågavarande bolag och åt Malmö—Trelleborgs järnvägsaktiebolag.

Länsstyrelsen förutsatte, att Oxie och Skytts vägdistrikt icke skulle komma att bära några som helst kostnader, som vore förknippade med den ifrågasatta omläggningen av trafiken å landsvägen, ävensom att såväl järnvägs- som landsvägsbro komme att utföras för den händelse kanalförbindelsen skulle bliva bestående för framtiden.

De nu angivna synpunkterna hade länsstyrelsen ansett sig böra framlägga till vederbörligt beaktande. Någon inverkan på tillkomsten av kanalen kunde de uppenbarligen icke äga, då denna vore beroende av ett intresse, vid sidan av vilket frågan om förbindelsen mellan de genom kanal uppkommande skilda landområden vore av underordnad betydelse.

*Statens transportkommission* framhåller beträffande alternativ I, att med hänsyn till svårigheterna att påbörja arbetet före den ljusa årstiden tidpunkten för arbetets utförande komme att avsevärt förskjutas i tiden. Då genomförandet av alternativ III icke behövde taga längre tid i anspråk än alternativ I och dessutom ur säkerhetssynpunkt medförde större trygghet, syntes alternativ III, trots de betydande anspråk på statskassan som detta alternativ krävde, i första hand böra komma till utförande. Kommissionen ville dock framhålla, att vissa betänkligheter i åtskilliga hänseenden vidlådde detta förslag. Med beaktande av alla de ovissa faktorer, som spelade in vid genomförandet av ett företag av föreliggande karaktär, syntes det icke uteslutet, att kostnaderna komme att överstiga de beräknade. Härtill komme att någon uppskattning av underhållskostnaderna ej skett. Ett fullt utnyttjande av farleden torde även kräva, att fördjupningsarbeten utfördes i Kalmarsund. Den i ärendet föreliggande utredningen lämnade ej heller tillförlitlig hållpunkt för bedömande av frågan om erforderliga åtgärder kunde vidtagas för att hindra farledens igensandning. Ej heller torde förslaget inverkan på järnvägs- och landsvägsförbindelserna till Skanör och Falsterbo få lämnas helt åt sido. Slutligen finge icke förbises, att farleden hade sin egentliga betydelse endast för krigsfall. Olägenheterna vid navigering i kanalen väntades nämligen bliva så betydande, att sjöfarten under

fredstid torde föredraga den gamla leden runt Falsterbo framför kanalen med dess trånga tillfartsleder.

Även om alltså betänkligheter förefunnes mot den ifrågasatta farleden, borde dessa dock i förevarande läge icke få tillmätas avgörande vikt. Betydelsen av att fartygen kunde gå inom svenskt skyddat territorialvatten hade under de gångna krigsmånaderna vid flerfaldiga tillfällen klart ådagalagts. I betraktande därav torde det få anses försvarbart, att statsmakterna ansloge de icke oväsentliga belopp, som krävdes för att farleden skulle komma till stånd.

*En ledamot* av kommissionen, herr Paulson, har, under framhållande att utredningen icke vore så fullständig, att den kunde läggas till grund för en medelsanvisning av den storleksordning, varom fråga vore, samt att risk för minsprängning kvarstode med oförändrad styrka vid farledens ändpunkter, avstyrkt anvisande av medel för ändamålet ifråga.

*Kommerskollegium* anför, att det genom det nu pågående stormaktskriget uppkomna läget för svensk sjöfart och svensk utrikeshandel på ett påtagligt sätt understrukit vikten av att Sverige runt hela kusten hade en farled inom sitt territorialvatten av sådant djup, att våra större och mera djupgående fartyg i största möjliga utsträckning kunde där framgå. Frånvaron av en dylik farled, särskilt vid Falsterbo och i Öresund, hade visat sig medföra sådana svårigheter för landets transportväsen genom framtvingad omlastning och påfrestning av de landväga transportmedlen samt därmed sådana skadeverkningar för export- och importverksamheten och prisbildningen, som gjorde det till en angelägenhet av den största betydelse att ofördröjligen vidtaga åtgärder i syfte att åvägabringa i möjligaste mån förbättrade förhållanden.

För närvarande kunde endast fartyg med ett högsta djupgående på full last av omkring 4.60 meter passera runt Falsterbo och genom Öresund (Kogrunsrännan) inom 3-milsgränsen. Verkställda undersökningar utvisade, att av sådana den svenska handelsflottan tillhörande fartyg om 200 tons bruttodräktighet och däröver, för vilka den förevarande farledsfrågan kunde anses hava betydelse, allenast 289 fartyg om sammanlagt 221,147 tons d. w. (därav 31 pråmar om tillhoppa 21,437 tons d. w.) kunde fullastade passera nu angivna farledsområden, medan återstående 463 fartyg om tillhoppa 2,008,454 tons d. w. hade ett större djupgående på full last än det nyssnämnda.

Sistnämnda fartyg fördelade sig efter djupgående på följande sätt:

Djupgående	Antal fartyg	D. w. ton
4.61—5.50 meter .....	215	445,099
5.51—6.00 » .....	71	229,434
6.01—6.80 » .....	58	242,456
över 6.80 » .....	119	1,091,465.

Härav framginge, att genom ett ökat minimidjup hos farlederna vid Falsterbo och i Kogrunsrännan till 6 meter vid medelvattenstånd ett antal av ytterligare 215 fartyg om sammanlagt 445,099 tons d. w. skulle kunna på full last taga sig fram genom desamma. Om farledsdjupet ökades till 6.50 meter, tillkomme 71 fartyg om 229,434 tons d. w., som skulle kunna passera farlederna med full last. Vid ett farledsdjup av 7.3 meter skulle 344 fartyg om tillhoppa 916,989 tons d. w. med större djupgående än 4.60 meter kunna fullastade passera samma farleder.

Betydelsen av farledernas fördjupning till nyss angivna mått stannade emellertid icke härvid. Det borde nämligen jämväl beaktas, att i mån som

farlederna ifråga fördjupades, skulle fartyg, som icke kunde fullastade passera desamma, dock kunna taga sig fram genom farlederna med i motsvarande grad större parlaster, varigenom omlastning av dessa fartyg ibland kunde — med hänsyn till dellasters avhämtnings i respektive destination till västkusthamnar — helt undvikas och i andra fall i betydande omfattning inskränkas. Av de 119 fartyg om 1,091,465 tons d. w., som hade ett större djupgående på full last än som svarade mot ett farledsdjup av 7.3 meter och vilka i avsevärd omfattning tillhörde de svenska linjerederierna, skulle sålunda, därest en farled med nämnda djup tillkomme innanför 3-milsgränsen, ett betydande antal kunna även under nu rådande förhållanden bestrida sin normala trafik utan omlastning och därav följande lokaltransport. Det förtjänade i detta sammanhang framhållas, att exempelvis för ett fartyg med en maximal dödviktscapacitet av 3,000 ton varje ökning av djupgåendet med en decimeter beräknades medföra möjlighet att medtaga en ökad lastkvantitet av omkring 80 ton. För fartyg med en maximal dödviktscapacitet av 5,000 respektive 7,000 ton skulle motsvarande lastökning per decimeters djupgående utgöra omkring 120 respektive 150 ton.

Av vad nu framhållits framginge med stor styrka betydelsen och önskvärdheten av att en farled inom 3-milsgränsen med största möjliga djup åvägabragtes. Det framstode jämväl såsom särskilt betydelsefullt, att en dylik farled tillskapades så snart som överhuvud taget vore möjligt.

Vid bedömandet av de olika nu framlagda alternativen borde ur sistnämnda synpunkt särskilt beaktas, att anordnandet av en farled med 6.5 eller 7.3 meters djup genom Falsterbonäset väl beräknades taga en tid av omkring 10 respektive 12 månader i anspråk men att å andra sidan arbetet därmed skulle kunna påbörjas omedelbart och pågå även under vintertiden, medan åter farleden utanför Falsterbo och genom Kogrundsranan icke skulle kunna påbörjas före den ljusa årstidens början eller sålunda vid någon tidpunkt under april månad. Därtill komme, att farleden genom näset låge bättre skyddad särskilt beträffande minrisken.

*Statens sjöfartsnämnd*, som beretts tillfälle att taga del av kommerskollegii utlåtande, har förklarar sig biträda vad kollegium däri anför.

Vad angår omförmälda yttranden i ärendet från vissa sammanslutningar, vilka, såsom förut framhållits, samtliga i likhet med myndigheterna tillstyrka det med alternativ III betecknade förslaget och ett djup av 7.3 meter, må här särskilt nämnas, att *Stockholms rederiförening* uttalat önskvärdheten av att bottenbredden i kanalen ökades från beräknade 40 till 100 meter. Vidare har såväl denna förening som *Sveriges industriförbund* betonat angelägenheten av att arbetet ordnades så, att kanalen kunde användas redan innan det största avsedda djupet uppnåts.

Genom beslut den 22 december 1939 har Kungl. Maj:t uppdragit åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att vidtaga åtgärder för anordnande skyndsammast möjligt av en farled enligt styrelsens såsom alternativ III betecknade förslag, eller således från Flintrännans södra del i ungefär sydsydostlig riktning genom Höllviken och i kanal genom näset därstädes till Kämpingebukten. Samtidigt har Kungl. Maj:t anbefallt statskontoret att till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för täckande av kostnaderna för uppdragets fullgörande, efter rekvisition i mån av behov, utbetala tillsvidare högst 2,000,000 kronor från förut omförmälda under sjunde huvudtiteln uppförda förskottsanslag till Allmänna utgifter för försvarsberedskap: Engångsanskaffning av materiel för civilbefolkningens skydd m. m.



Frågan om farledens anordnande samt därmed förenade ersättnings- och andra spörsmål äro för närvarande, i enlighet med bestämmelserna i vattenlagen, föremål för prövning vid Söderbygdens vattendomstol.

Sedan — med ledning bland annat av vid vattendomstolen framkomna ersättningsanspråk — närmare beräkningar rörande de med farledens iordningställande enligt alternativ III förbundna kostnaderna kunnat verkställas, har inom väg och vattenbyggnadsstyrelsens hamnbyrå utarbetats följande den 7 mars 1940 dagtecknade sammanställning:

#### Kostnadsberäkning.

1. Undersökningsarbeten och utsättningar .....	kronor	50,000
2. Röjningsarbeten .....	»	25,000
3. Flyttning av byggnader .....	»	30,000
4. Omläggning av kraftledningar m. m. ....	»	50,000
5. Marklösen .....	»	270,000
6. Skada och intrång .....	»	1,176,000
7. Muddringsarbeten .....	»	9,400,000
8. Brobyggnad för väg och järnväg inkl. omläggning av väg och järnväg samt signal- och säkerhetsanord- ningar .....	»	1,000,000
9. Ordnande av prov. väg- och järnvägsförbindelse un- der byggnadstiden .....	»	30,000
10. Släntbeklådnader och släntförstärkningar .....	»	510,000
11. Vågbrytare vid södra kanalmynningen kronor 616,000 Vågbrytare vid norra kanalmynningen » 275,000	»	891,000
12. Mötesplats i Höllviken .....	»	18,000
13. Fyrbelysning och utprickning .....	»	150,000
14. Militära anordningar .....	»	50,000

Summa kronor 13,650,000.

Under förmälan att administrationskostnader, oförutsedda utgifter m. m. inräknats i varje post för sig har väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hamnbyrå till närmare förklaring av vissa i kostnadssammanställningen upptagna poster anfört följande:

#### 3. Flyttning av byggnader.

Kanalens framdragande nödvändiggjorde bortflyttning av en sommarvilla med tillhörande ekonomibyggnader. Av ägaren, civilingenjören R. Bjernick, Malmö, hade till vattendomstolen framförts ersättningsanspråk, uppgående till cirka 25,000 kronor. Härtill komme själva flyttningskostnaden, vilken jämte eventuella oförutsedda kostnader beräknats till cirka 5,000 kronor.

#### 4. Omläggning av kraftledningar.

Tvårs över den föreslagna kanalsträckningen ginge för närvarande 3 ledningar för elektrisk energi samt 2 telegrafverket tillhöriga kablar, de förra som luftledningar, de senare i kabelgravar utmed järnvägen respektive landsvägen. Samtliga dessa ledningar måste omläggas, till att börja med provisoriskt under första byggnadsskedet, därefter permanent medelst undervattenskablar i slutligt läge. Kostnaderna härför hade styrelsen efter hörande av A/B Hvellingeortens Elverk och telegrafverkets linjedirektör i Malmö beräknat till cirka 50,000 kronor.

5. *Marklösen.*

För kanal samt järnvägs- och landsvägsomläggningar fordrades inlösen av cirka 200,000 m<sup>2</sup> mark för ett beräknat medelpris av 1 krona 35 öre per m<sup>2</sup>.

6. *Skada och intrång.*

För nedläggande av den å kanalområdet belägna sjukhusinrättningen »Ljungsäter» hade Malmöhus läns landsting hos vattendomstolen framställt ersättningskrav, uppgående till 676,000 kronor.

För vissa vid kanalens mynning i Kämpingebukten belägna ålfisken, var-av ett — det största — enligt vattendomstolens mening helt måste inlösas, och övriga i viss mån kunde bliva ersättningsberättigade, hade beräknats ett sammanlagt ersättningsbelopp, uppgående till i runt tal 500,000 kronor.

8. *Brobyggnad för väg och järnväg m. m.*

För upprätthållande av landsvägs- och järnvägstrafiken mellan Hvellinge och Falsterbo hade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, med frångående av den i den ursprungliga planen av den 4 december 1939 upptagna färjeförbindelsen med alla därmed förknippade olägenheter, beslutat antaga ett genom en tillfällighet till buds stående erbjudande å bro med klaffspann, vilket jämte terrasseringsarbeten för anslutande järnvägs- och landsvägsbankar enligt anbud av den 23 februari 1940 skulle draga en kostnad av 803,000 kronor, under förutsättning att vid anbudstiden gällande materialpriser och arbetslöner förbleve oförändrade.

Anbudet, som avsevärt understeg de i det nämnda ursprungliga förslaget för separata landsvägs- och järnvägsbroar beräknade kostnaderna, hade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — oaktat det avsåg en förut på annan plats (Köpenhamn) använd bro med mindre spannvidd (25 m) — funnit skäligt och synnerligen fördelaktigt med hänsyn till den korta tid, på vilken broförbindelsen kunde vara i trafikabelt skick.

För omläggning av cirka 700 m järnväg och väg, för signal- och säkerhetsanordningar vid klaffbro, landsväg och järnväg samt för erforderlig kontroll av brobyggnadsarbetet hade sammanlagt beräknats ett belopp av 197,000 kronor.

Beträffande *muddringsarbetena* finge slutligen framhållas, att den angivna totalkostnaden förutsatte, att prima ångkol kunde erhållas för 50 kronor per ton, maskin- och cylinderolja för 70 öre per kg samt att i övrigt krigsförsäkringspremier och arbetslöner ej komme att ändras under arbetets gång. Totala kolbehovet beräknades till cirka 20,000 ton.

### Farleden genom Kalmarsund.

I skrivelse den 12 december 1939 har *chefen för försvarsstaben* — i samråd med *chefen för marinen* — hemställt, att Kungl. Maj:t måtte överväga vidtagande av åtgärder för fördjupande av Kalmarsundsrännan till ett djup av 8 meter vid medelvatten. Till stöd för framställningen har anförts bland annat följande:

Det ungefärliga djupgåendet av de största fartyg, som vid medelvatten kunde passera farleden i Kalmarsund med biträde av lots, vore 6.1 meter. Minsta bottendjup uppginge vid medelvatten till 6.6 meter, vilket innebure, att vid medelvatten passerande fartyg av 6.1 meters djupgående erhöles 0.5 meter vattendjup under kölen. Vid lågvatten nedginge vattendjupet till 6.1 meter.

För fartyg, som icke kunde passera Kalmarsund, hade en neutralitetsled upptagits syd Ölands södra udde till ett minsta djup av 8 meter. Denna led ginge på en kortare sträckning utanför 3-milsgränsen. Upptagande av en närmare kusten gående led genom att företaga sprängning och muddring ansåges enligt uppgift från sjökarteverket vara tämligen svårt. Härtill komme att framkomligheten inom 3-milsgränsen på Ölands ostsida vore tämligen vansklig på grund av otillfredsställande sjömätning; i varje fall vore det icke lämpligt att där navigera under mörker, vilket vore möjligt i Kalmarsund. Möjligheten att passera genom Kalmarsund innebure avsevärda tids- och bränslebesparingar. Mellan Utlängan och Kråkelund vunne man sålunda cirka 45 procent i väg vid direkt passage genom Kalmarsund.

En uppfattning om fördelarna för sjöfarten i fredstid av Kalmarsunds fördjupande gäve en år 1933 i kommerskollegium gjord utredning av »Svenska handelsfartygs möjligheter till passage genom Öresund, Kalmarsund och Södertäljeleden». Härav framginge, att 65 procent av tonnage då kunde passera Öresund och 47 procent Kalmarsund och Södertäljeleden.

För att få klarlagt, hur förhållandena just nu ställde sig beträffande Kalmarsund i berört avseende, hade genom chefens för marinen försorg fastställts, att i runt tal 40, 50 och 60 procent av svenska handelsflottans tonnage vid full last hade ett djupgående, som ej överstege respektive 6, 7 och 7.5 meter. Den förstnämnda siffran för djupgående (6 meter) svarade mot nuvarande passagemöjligheter och de övriga (7 och 7.5 meter) mot en fördjupning till 7.6 respektive 8 meters djup vid medelvatten.

För handelsflottan innebure ett fördjupande av Kalmarsund till 7.6 meter (fartyg med omkring 7 meters djupgående), att framkomligheten i Flintrännan och Kalmarsund bleve densamma, vilket av naturliga skäl vore av stort värde. Emellertid ställde sig ett fördjupande till 8 meter (fartyg med 7.5 meters djupgående) förhållandevis än värdefullare för den svenska handelsflottan, då nämligen av dess totala lastkapacitet — 2.1 miljoner ton d. w. — icke mindre än  $1\frac{1}{4}$  miljoner ton skulle kunna taga vägen genom Kalmarsund.

För den större fördjupningen talade även det förhållandet, att Flintrännan föreslagits erhålla 9 meters djup, samt att neutralitetsleden i allmänhet hade ett minsta djup av 8 meter utanför syd- och ostkusterna.

Med hänsyn till Sverigeskeppens djupgående borde fördjupningen ur militär synpunkt icke lämpligen sättas lägre än till 7.6 meter.

Om planen angående genomgrävning av Falsterbonäset för åstadkommande av en för djupgående fartyg användbar led inom 3-milsgränsen ansåges genomförbar, borde denna plan såsom synnerligen betydelsefull ur såväl militär som kommersiell synpunkt givas företräde, därest icke, som önskvärt vore, båda uppreisningarna kunde göras samtidigt.

Vid chefens för försvarsstaben skrivelse är fogad en inom *väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hamnbyrå* upprättad promemoria av den 20 november 1939 rörande det med en fördjupning av farleden genom Kalmarsund förenade arbetet och därav föranledda kostnader vid olika alternativ, nämligen för uppnående av ett djup under medelvattenytan av dels 7.6 meter, dels 8.0 meter. I promemorian anföres följande:

Djuprännan i Kalmarsund rensades senast år 1932 till 6.6 meters djup (6 meter vid vanligt lågvattenstånd) mellan Krongrundet i norr och Holmströms grund — cirka 2 km söder om Grimskär — i söder.

Föreliggande förslag till fördjupning av farleden genom Kalmarsund till 7.6 respektive 8.0 meter under medelvattenytan är uppgjort med ledning av

de djupsiffror, som finnas på sjökarteverkets lodningskartor, jämte erfarenheter från föregående muddringsarbeten i sundet.

De fasta fyrfundament, som under året utförts eller äro under utförande i djuprännan, äro grundlagda på 8.5 meters djup under medelvattenytan, varför de icke beröras av förevarande fördjupning.

Grunden består av hårt grus och sand med stora stenar.

Farleden går räknat från söder genom nuvarande djuprännan mellan Holmströms grund till Krongrundet och utföres till samma bredd som för närvarande eller 80 meter. Vid Krongrundet, där djupt vatten finnes, böjer leden av åt öster och går in i nuvarande farled öster om Masknaggen. Fördjupningsarbeten erfordras öster om Masknaggen och Ispe Bredgrund. Den nuvarande leden är här omkring 300 meter bred. Av kostnadsskäl har förslaget uppgjorts med en bredd av 150 meter på denna sträcka.

På grund av väderleksförhållandena på platsen torde arbetena icke kunna påbörjas förrän våren 1940. Med tillhjälp av inom landet befintliga mudderverk kan arbetet beräknas bli slutfört inom loppet av år 1940, åtminstone i sådan omfattning, att fartyg, som erfordra det vattendjup, varom här är fråga, nödtorftigt kunna passera sundet.

Kostnaderna för fördjupningsarbetena hava beräknats på följande sätt:

Arbetets beskaffenhet	Enhet	Antal	å-pris kronor	Kostnad kronor	Summa kronor
Till 7.6 meter under medelvattenytan.					
Muddring (fördjupningen understiger 1.0 meter)	m <sup>2</sup>	200,000	10	2,000,000	2,400,000
Allmänna omkostnader, oförutsett m. m. cirka 20 % av ovanstående .....				400,000	
Till 8.0 meter under medelvattenytan.					
Muddring där fördjupningen understiger 1.0 meter	m <sup>2</sup>	172,500	10	1,725,000	3,325,000
» » » överstiger 1.0 »	m <sup>3</sup>	104,500	10	1,045,000	
Allmänna omkostnader, oförutsett m. m. cirka 20 % av ovanstående .....				555,000	

Härtill kommer kostnad för erforderlig utprickning och fyrbelysning.

I ärendet hava infordrade utlåtanden avgivits av lotsstyrelsen, statens transportkommission, kommerskollegium och statens sjöfartsnämnd. Vid kommerskollegii utlåtande äro fogade av kollegium inhämtade yttranden från Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening, Sveriges allmänna exportförening och Sveriges industriförbund.

Samtliga förenämnda myndigheter och sammanslutningar tillstyrka åtgärder för fördjupning av farleden. I de avgivna yttrandena har vidare anförts bland annat följande:

*Lotsstyrelsen* erinrar, att, sedan 1939 års lagtima riksdag anvisat medel till påbörjande av förbättring av fyrbelysningen i Kalmarsunds djupränna, hade under hösten 1939 två bottenfasta fyrrar iordningställt. I sina riksdagspetita för 1940 års riksdag hade lotsstyrelsen upptagit förslag till anvisande av medel för ytterligare två bottenfasta fyrrar; enligt av lotsstyrelsen utarbetad plan erfordrades nämligen för att erhålla tillfredsställande fyrbelysning i Kalmarsund sammanlagt fem fasta fyrrar, av vilka en komme att anordnas genom försorg av Kalmar stad. Enligt det förslag till fördjupning av farleden genom Kalmarsund, som utarbetats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hamnbyrå, skulle den föreslagna fördjupade farleden erhålla en sådan sträckning, att ut-

över den fyrbelysning, som efter färdigställande av de fem fasta fyrarna ansetts tillräcklig för sjöfartens ledning genom Kalmarsund, ytterligare minst sex lysbojar bleve erforderliga. Av dessa skulle fyra utläggas vid rännan förbi Ispe Bredgrund och grundet Masknaggen, en vid farledskröken mellan Masknaggen och Krongrundet och en vid Holmströms grund. Därest trafiken skulle kunna säkerställas året om, kunde emellertid ej lysbojar komma till användning utan skulle i så fall bliva nödvändigt att uppföra ytterligare ett antal nya fasta fyrar, vilket dock skulle draga avsevärda kostnader.

Till undvikande härav och för att möjliggöra att planerad och redan delvis anordnad fyrbelysning för djuprännan skall komma till användning, föreslår lotsstyrelsen, att farleden erhåller en i förhållande till hamnbyråns förslag något avvikande sträckning. Styrelsen anför härom följande:

Förslag till farledens sträckning framginge av ett vid styrelsens utlåtande fogat sjökortutklipp, å vilket densamma markerats med röd linje. Med den av styrelsen sålunda föreslagna sträckningen av farleden erfordrades emellertid att utöver de muddringsarbeten, som inginge i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, ytterligare ett antal grund bortskaffades till betryggande djup. Dessa senare grund hade å sjökortutklippet utmärkts med röda ringar. Bortskaffandet av dessa grund torde draga betydligt mindre kostnad än anordnande av den ytterligare fyrbelysning, som skulle erfordras, därest farleden erhöle den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordade sträckningen.

Därest Kalmarsund avsåges trafikerats av fartyg med ett djupgående av upp till 7.5 meter, borde det nordnordväst om Borgholm befintliga grundet Slottsbredan utmärkas med en lysboj eller ock bortmuddras till betryggande djup. På lång sikt sett torde sistnämnda alternativ få anses förmånligast. De på grundflaket befintliga två klackarna, som skulle ifrågakomma till bortmuddring, hade å sjökortutklippet ringats med rött.

Sedan de planerade fem fasta fyrarna vid Kalmarsunds djupränna kommit till utförande, skulle alltså den föreslagna fördjupningen av farleden icke föranleda behov av ytterligare fyrbelysning, under förutsättning att farleden gaves den av lotsstyrelsen förordade sträckningen samt vattendjupet vid Ispe Bredgrund ökades i enlighet med vad styrelsen angivit. I övrigt skulle i fråga om farledens utmärkning endast erfordras förflyttning av två nu befintliga prickar.

En fördjupning av Kalmarsundsrännan medförde behov av viss bottenförstärkning vid de av lotsverket redan iordningställda två fasta fyrarna. Efter fördjupning av rännan skulle eljest en viss risk för underminering uppstå beträffande dessa fyrar. Dylik förstärkning komme dock icke att draga några avsevärda kostnader.

Vad beträffade bredden av rännan hade det icke föreslagits någon ökning av den nuvarande bredden, 80 meter, i samband med fördjupningen. Styrelsen finge i anledning härav framhålla, att en breddning av rännan i samband med att den genom eventuell fördjupning bleve tillgänglig för större fartyg syntes önskvärd med hänsyn till i Kalmarsund förekommande strömförhållanden. Därest en sådan breddning, som dock av kostnadsskäl ej syntes nu kunna komma i fråga, icke verkställdes i samband med en fördjupning, torde det större tonnage vid vidriga strömförhållanden få avstå från att trafikera rännan.

Statens transportkommission framhåller, att den långt övervägande delen av vår export komme från hamnar vid Östersjön och att en förbättring av farleden genom Kalmarsund sedan länge varit av behovet påkallad. Ett fullt utnyttjande av farleden vid Falsterbo krävde vidare, att fördjupningsarbeten utfördes även i Kalmarsund. Ur de synpunkter, kommissionen hade att

företräda, torde en tillfredsställande lösning icke stå att vinna på annat sätt än att de båda företagen samtidigt bringades till utförande. Kommissionen hade ej någon erinran mot det av chefen för försvarsstaben uttalade önskemålet om ett djup av 8 meter vid medelvattenstånd.

*Kommerskollegium* framhåller, att av verkställda undersökningar framgick, att av sådana den svenska handelsflottan tillhörande fartyg om 200 tons bruttodräktighet och däröver, för vilka den förevarande farledsfrågan kunde anses hava betydelse, 575 fartyg av upp till 6 meters djupgående och om sammanlagt 895,680 tons d. w. kunde fullastade passera Kalmarsund, medan 177 fartyg om tillhoppa 1,333,921 tons d. w. hade ett större djupgående på full last än det nyssnämnda. Genom ett till 8 meter ökat minimidjup i farleden skulle ytterligare 93 fartyg om 468,090 tons d. w. kunna på full last taga sig igenom densamma. 84 fartyg om 865,831 tons d. w. skulle kunna allenast partlastade passera farleden med detta djup. Även av dessa senare fartyg, vilka i avsevärd omfattning tillhörde de svenska linjerederierna, skulle sålunda med en 8-metersled i Kalmarsund ett betydande antal, som normalt före ingående i Östersjön lossade en del av lasten i västkusthamn eller efter utgående från Östersjön kompletterade lasten i västkusthamn, kunna passera Kalmarsund.

Då den planerade Falsterboleden avsåges skola få ett djup av allenast högst 7.3 meter, kunde vissa skäl anses tala för att för Kalmarsund stanna vid det billigare alternativet av 7.6 meters djup. Den omständigheten, att runt den svenska kusten i övrigt innanför 3-milsgränsen med angivet undantag finnes farleder med 8 meters djup, syntes kollegium emellertid starkt tala för genomförande av nu ifrågavarande fördjupning till 8 meter. Härför talade, med sikte jämväl taget på normala förhållanden, även det förhållandet, att för fartyg med större djupgående möjligheten att passera Kalmarsund i stället för att gå utanför Öland innebure en viss, ehuru jämförelsevis mindre tids- och bränslebesparing. En 8-metersled skulle slutligen ock, efter en upprensning av farleden in till Kalmar (för närvarande med ett djup av 6.6 meter) och viss del av hamnbassängen därstädes till motsvarande djup, öka möjligheterna för större fartyg att fullastade anlöpa denna hamn för lossning och sålunda undvika att före lossningen anlöpa annan hamn och därigenom ibland förekommande omväg.

Kollegium tillstyrkte alltså, att Kungl. Maj:t ville vidtaga åtgärder för fördjupning så snart som möjligt av Kalmarsund till 8 meters djup vid medelvatten. Lika med försvarsstabschefen ansåge kollegium emellertid, att realiserandet av Falsterboleden borde givas företräde, därest icke båda upprensningarna kunde göras samtidigt.

*Statens sjöfartsnämnd* förklarar sig i huvudsak biträda vad chefen för försvarsstaben och kommerskollegium i ärendet anfört.

Med anledning av vad lotsstyrelsen anfört därom att med den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna sträckningen av farleden ytterligare ett antal fasta fyrar samt lysbojar komme att erfordras, vilka skulle komma att draga avsevärda kostnader, till undvikande varav farleden borde givas en mot sagda förslag något avvikande sträckning, har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* med skrivelse den 30 januari 1940 överlämnat ett nytt förslag i ämnet. Styrelsen har därvid anfört följande:

Med beaktande av vad lotsstyrelsen sålunda anfört hade förslaget till farledens fördjupning omarbetats i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, varvid den av lotsstyrelsen föreslagna sträckningen följts. Det omarbetade försla-

get vore innefattat i en skrivelsen bifogad promemoria av den 29 januari 1940. Enligt detta förslag hade kostnaden beräknats till 2,700,000 kronor vid ett farledsdjup av 7.6 meter och till 4,000,000 kronor vid ett farledsdjup av 8 meter. I båda fallen hade inberäknats muddring vid Slottsbredan, som vid det mindre djupet beräknades kosta 160,000 kronor och vid det större djupet 400,000 kronor.

Den för fördjupningen intill 8 meter angivna kostnaden avsåge arbetets utförande i ett sammanhang. En uppdelning av arbetet i två etapper, den första avseende ett djup intill 7.6 meter och den senare det fulla djupet av 8 meter, komme sålunda att medföra ökade kostnader.

I den i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse omförmälda promemorian anföres i huvudsak följande:

Farleden går räknat från söder genom nuvarande djuprännan mellan Holmströms grund till Krongrundet och utföres till samma bredd som för närvarande eller 80 meter. Vid Krongrundet böjer leden av åt öster och går in i norra ljussektorn från den blivande fyren vid Krongrundet. Ljussektorn fördjupas till hela sin bredd.

Alla grund mellan ovannämnda ljussektor och förlängningen av linjen mellan kvastpricken vid Fäholms grund och fyren vid Ispe udde borttagas. Grundet Slottsbredan nordnordväst om Borgholm fördjupas.

Kostnaderna för fördjupningsarbetena hava beräknats på följande sätt:

Arbetets beskaffenhet	Enhet	Antal	å-pris kronor	Kostnad kronor	Summa kronor
<i>Till 7.6 meter under medelvattenytan.</i>					
Mellan Trädgårdsgrund i söder och Ispe udde i norr.					
Muddring (fördjupningen understiger 1.0 meter)..	m <sup>2</sup>	210,000	10	2,100,000	2,540,000
Allmänna omkostnader, oförutsett m. m. cirka 20 % av ovanstående .....				440,000	
Vid Slottsbredan.					
Muddring (fördjupningen understiger 1.0 meter)..	m <sup>2</sup>	11,000	12	132,000	160,000
Allmänna omkostnader, oförutsett m. m. cirka 20 % av ovanstående .....				28,000	
Summa kronor					2,700,000
<i>Till 8.0 meter under medelvattenytan.</i>					
Mellan Trädgårdsgrund i söder och Ispe udde i norr.					
Muddring där fördjupningen understiger 1.0 meter	m <sup>2</sup>	200,000	10	2,000,000	3,600,000
„ „ „ överstiger 1.0 „	m <sup>3</sup>	100,000	10	1,000,000	
Allmänna omkostnader, oförutsett m. m. cirka 20 % av ovanstående .....				600,000	
Vid Slottsbredan.					
Muddring där fördjupningen understiger 1.0 meter	m <sup>2</sup>	18,000	12	216,000	400,000
„ „ „ överstiger 1.0 „	m <sup>3</sup>	8,000	12	96,000	
Allmänna omkostnader, oförutsett m. m. cirka 20 % av ovanstående .....				88,000	
Summa kronor					4,000,000

På framställning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har Kungl. Maj:t den 16 februari 1940 för undersökningar och projekteringsarbeten avseende fördjupning av Kalmarsundsfarleden ställt till styrelsens förfogande ett belopp av högst 3,000 kronor från det tidigare omnämnda förskottsanslaget under sjunde huvudtiteln till engångsanskaffning av materiel för civilbefolkningens skydd m. m.

I skrivelse den 14 mars 1940 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat, att hittills utförda undersökningar beträffande sistnämnda farled givit vid handen, att de av styrelsen i dess senaste förslag angivna kostnaderna ej komme att överskridas. Någon anledning till minskning av samma kostnader föreläge emellertid ej. Styrelsen, som förordade det större farledsdjupet, beräknade att det därmed förenade muddringsarbetet kunde utföras under loppet av innevarande år.

*Departements-  
chefen.*

De svårigheter, med vilka sjöfarten under nuvarande omständigheter har att kämpa, motivera att åtgärder vidtagas, vilka under vanliga förhållanden icke skulle ifrågasättas. Det är för vårt land ett intresse av synnerlig vikt, att våra transportmöjligheter till sjöss längs rikets kuster bevaras. Dessa sjötransporter måste i rådande läge äga rum innanför den s. k. tremilsgränsen. De farleder, som härvid måste anlitas, medgiva icke i sitt nuvarande tillstånd framförandet av mera djupgående fartyg. Det hinder, som härigenom orsakas, är avsevärt. Omlastningar och tidsförluster bliva sålunda i många fall oundvikliga. I andra fall kan på grund av fartygens storlek anlitaandet av farleden helt omöjliggöras. Det är utomordentligt angeläget icke blott för sjöfarten utan för samhället i dess helhet, att de största ansträngningar göras för att övervinna dessa svårigheter.

Anförda synpunkter ligga till grund för de förslag till åtgärder för fördjupning av farleden dels vid Falsterbo från Östersjön upp till Flintränan, dels ock genom Kalmarsund, för vilka redogörelse lämnats i det föregående. Såsom därav framgår äro de föreslagna åtgärderna förenade med betydande kostnader. Vad farleden vid Falsterbo beträffar föreligga, på sätt förut angivits, tre olika förslag till frågans lösning, betecknade såsom alternativ I, II och III. Utredningen torde visa, att av dessa förslag allenast alternativ III kan ifrågakomma till genomförande; de i ärendet avgivna yttrandena utmynna också samtliga i tillstyrkande härav. Utan att bortse från de olägenheter, vilka helt naturligt måste tillskyndas vissa ortsintrössen genom åtgärder av så i flera avseenden ingripande art som de, vilka ifrågavarande förslag innebära, har jag i förhandenvarande läge, med hänsyn till de stora allmänna intressen, som här stå på spel, ansett mig böra i likhet med de hörda myndigheterna och sammanslutningarna förorda en lösning av spörsmålet enligt detta alternativ. De fördelar, som härigenom skulle vinnas under nuvarande förhållanden, synas mig vara av den storleksordning, att de motivera åtgärdernas genomförande även om det finnes anledning räkna med att farleden i fredstid blir utan större betydelse. På sätt jag tidigare anført har Kungl. Maj:t intagit samma ståndpunkt samt genom



beslut den 22 december 1939 tills vidare till bestridande av kostnaderna för Falsterbofarledens ordnande enligt alternativ III ställt till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande ett belopp av 2,000,000 kronor från sjunde huvudtitelns förskottsanslag till engångsanskaffning av materiel för civilbefolkningens skydd m. m. Genom nämnda beslut har ställning icke tagits till frågan om vilket djup, farleden borde erhålla; ej heller vissa andra på de slutliga kostnaderna för företaget inverkan de spörsmål hava därigenom blivit avgjorda. Det anvisade beloppet har emellertid ansetts vara tillräckligt för att möjliggöra arbetets igångsättande och bedrivande tills vidare i avvaktan på närmare besked i dessa punkter. Vad angår farleden genom Kalmar-sund har hittills icke annat åtgjorts än att, såsom tidigare nämnts, Kungl. Maj:t för möjliggörande av vissa bottenundersökningar ställt till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande 3,000 kronor att utgå från nyss omförmälda förskottsanslag.

Av kommerskollegii utlåtande rörande Falsterbofarleden framgår den inverkan, som olika minimidjup hava på handelsflottans möjligheter att begagna sig av samma farled. De fördelar, som ur denna synpunkt vinnas genom att farleden utbygges till det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna största djupet, eller 7.3 meter under medelvattenytan, torde överväga de nackdelar, förslaget innebär i form av ökad kostnad och tidsutdräkt. Ett djup av 7.3 meter är även ur militära synpunkter att föredraga. Jag tillstyrker därför detta förslag. Enligt vad jag inhämtat torde kunna beräknas att, därest ej något oförutsett inträffar, farleden under första hälften av oktober 1940 skall vara i sådant skick, att den kan upplåtas för trafik; fullt färdigställd beräknas farleden bliva i början av december detta år.

Av kostnaderna för den föreslagna Falsterbofarleden belöper det största beloppet å muddringsarbetet. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens undersökningar visa, att denna kostnad kan antagas uppgå till 9,400,000 kronor. Härtill komma emellertid icke oväsentliga ytterligare utgifter, i senaste, den 7 mars 1940 dagteknade kostnadsberäkning upptagna till sammanlagt 4,250,000 kronor. Tillhoppa beräknas de med Falsterbofarledens iordningställande förbundna kostnaderna sålunda uppgå till 13,650,000 kronor.

Nysnämnda kostnadsberäkningar kunna icke betraktas såsom slutgiltiga. Sålunda förutsätter det för muddringsarbetena upptagna beloppet bland annat, att kolbehovet — beräknat till sammanlagt cirka 20,000 ton — blir tillgodosett för en kostnad av 50 kronor för ton; ändras kolpriset, stiger eller sjunker muddringskostnaden. Vidare må särskilt framhållas, att ersättningarna till sakägare för skada och intrång m. m. ännu icke blivit fastställda. Det förefaller, som om de härutinnan beräknade ersättningsbeloppen — åtminstone i vissa fall — upptagits förhållandevis högt; möjligheter till jämkningar nedåt synas icke uteslutna.

Av den tidigare redogörelsen framgår, att frågan om upprätthållandet av kommunikationerna mellan de å ömse sidor om farleden belägna områdena kan lösas på ett sätt som förefaller fullt tillfredsställande. En kombinerad landsvägs- och järnvägsbro med klaffspann avses således skola anordnas

för rimlig kostnad — 803,000 kronor, vartill komma vissa utgifter för vägomläggning m. m., beräknade till 197,000 kronor — samt med ringa tidsutdräkt. Broanläggningen torde, enligt vad som uppgivits, kunna genomföras i sådan ordning, att något avbrott eller hinder i trafiken praktiskt taget icke behöver uppkomma.

Falsterbofarledens underhåll och drift torde komma att föranleda vissa kostnader, vilkas storlek icke kan för närvarande beräknas. Det torde ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att svara för vidtagandet av de åtgärder, som i berörda hänseenden bliva erforderliga. Särskild medelsanvisning för bestridande av ifrågavarande kostnader synes icke nu påkallad.

Ehuru, såsom förut framhållits, åtskilliga osäkerhetsmoment vidlåda de framlagda kostnadsberäkningarna torde desamma dock kunna läggas till grund för bedömande av det erforderliga anslagsbehovet. I syfte att under alla förhållanden säkerställa arbetet synes det emellertid önskvärt, att den beräknade slutsumman, 13,650,000 kronor, höjes med förslagsvis 10 procent. För bestridande av de med Falsterbofarledens anordnande förbundna kostnaderna torde alltså böra avses ett belopp av i runt tal 15,000,000 kronor.

Beträffande farleden genom Kalmarsund torde för närvarande det minsta djupet i sundet vid medelvattenstånd vara 6.4 meter. Fartyg med det större djupgående, som en till 7.3 meter utbyggd farled vid Falsterbo medgiver, kunna alltså ej med full last passera Kalmarsund; ej heller kunna sådana fartyg passera inom tremilsgränsen runt Ölands södra udde. Liknande skäl som de vilka motivera anordnandet av Falsterbofarleden tala därför för att anstalter träffas jämväl för fördjupning av Kalmarsundsfarleden. Vad angår farledens sträckning torde densamma med hänsyn till vad lotsstyrelsen erinrat böra dragas på sätt framgår av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens senaste förslag — den 30 januari 1940 — i ämnet. Förslaget angiver två möjligheter, avseende den ena ett djup av 7.6 meter för en beräknad kostnad av 2,700,000 kronor samt den andra ett djup av 8 meter för en kostnad av 4,000,000 kronor. Såväl chefen för försvarsstaben som kommerskollegium och statens sjöfartsnämnd förordade det senare alternativet. De skäl, som härvid anförts, finner jag bärande. För sjöfarten på ost- och sydkusterna torde genomförandet av detta alternativ bliva av stort värde, oavsett det något lägre djupet i farleden vid Falsterbo. Jag tillstyrker alltså, att åtgärder vidtagas för fördjupning av Kalmarsundsfarleden enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag till 8 meter under medelvattenytan. Man torde kunna räkna med att, om farleden anordnas med detta djup, den kommer att bliva av betydelse för sjöfarten även i fredstid.

De totala kostnaderna för ifrågavarande farleder vid Falsterbo och genom Kalmarsund skulle sålunda kunna beräknas uppgå till i runt tal (15,000,000 + 4,000,000 =) 19,000,000 kronor. Beloppet torde böra upptagas å tilläggsstat till riksstaten för innevarande budgetår samt anvisas såsom reservationsanslag under tionde huvudtiteln. Från anslaget torde böra beredas ersättning åt det under sjunde huvudtiteln upptagna förskottsanslaget till engångsanskaffning av materiel för civilbefolkningens skydd m. m. med be-

lopp motsvarande vad som från sistnämnda anslag tagits i anspråk för samma farleder, enligt tidigare beslut av Kungl. Maj:t sammanlagt högst  $(125,000 + 2,000,000 + 3,000 =) 2,128,000$  kronor.

Under återopande av vad sålunda anförts och under erinran att proposition i ämnet jämlikt § 54 riksdagsordningen torde kunna avlåtas utan hinder av att den för propositioners avlämnande till riksdagen i allmänhet stadgade tid gått till ända, hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Anordnande av vissa farleder* å tilläggsstat II till riksstaten för innevarande budgetår under tionde huvudtiteln anvisa ett *reservationsanslag* av kronor 19,000,000.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan lämnar Hans Maj:t Konungen bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse bilaga vid detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Åke Hartvig.*