

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

**Remissvar på "Inriktningsunderlag inför inriktningsplanering för perioden 2018-2029"  
(Trafikverket 2015:180) (N2015/4305/TIF).**

## **Stärk kanalsjöfarten i svensk transportpolitik – bygg Svea kanal!**

### **Inledning**

Föreningen "Svea kanals vänner" har tagit del av det förslag "Inriktningsunderlag inför inriktningsplanering för perioden 2018-2029" som remitterats.

Sällskapet Svea kanals vänner har som ändamål och syfte att aktivt arbeta för förverkligandet av en kanalpassage, dimensionerad enligt EU standard för inre vattenvägar (IWW), vilken förbinder Skagerack – Väneren – Hjälmaran – Mälaren – Östersjön via Örebro.

### **Sammanfattning**

I inriktningsunderlaget framhåller Trafikverket på ett förtjänstfullt sätt att effektiva och pålitliga logistiska flöden är en viktig förutsättning för näringslivets konkurrenskraft. Trafikverket skriver också att åtgärder krävs för att stärka alla trafikslag, inte minst sjöfartens möjligheter för inrikes transporter.

Sällskapet Svea kanals vänner delar Trafikverkets uppfattning och vill understryka det positiva i att detta lyfts fram på ett sätt som inte skett under de senaste 100 åren.

Sällskapet anser dock att frågeställningen inte penetreras tillräckligt djupt. De mer ingående analyser som skulle kunna utgöra grunden för ett fortsatt resonemang saknas i underlaget. I stället ägnas i stort sett hela underlaget åt de landburna transportslagen väg och järnväg. Detta är inte rimligt, med tanke på den potential, såväl kapacitets- som miljömässigt, som en utvecklad kanalfart, i synnerhet genom byggandet av en Svea kanal, skulle kunna tillföra det samlade transportsystemet.

Sällskapet Svea kanals vänner förordar därför att regeringen i sitt inriktningsbeslut ger berörda myndigheter i uppdrag att genomföra en transportslagsövergripande åtgärdsvalsstudie med särskilt fokus på inlandssjöfartens roll och potential.

### **Legal grund på plats**

Genom införlivande av direktivet för inre vattenvägar i svensk rätt har regeringen på ett proaktivt och förtjänstfullt sätt påbörjat arbetet med att skapa förutsättningar för nystart för ett trafikslag – prämtransporter och kanalfart – som allt för länge fått stå i skymundan för väg- och järnvägstrafik.

## Sverige är en del av Europa

Jämfört med den roll pråm- och kanalsjöfarten spelar på den europeiska kontinenten har den en allt för liten roll i de framtidsplaner för svensk transportinfrastruktur som presenteras i inriktningsunderlaget. Sällskapet menar att Trafikverket inte tillräckligt beaktat den utveckling som äger rum i övriga EU-länder.

I EU:s vitbok *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* står det tydligt: ”De inre vattenvägarna, som har en outnyttjad potential, måste användas i större utsträckning, särskilt för att transportera gods till inlandet och för att koppla samman Europas hav.”

Utöver det skriver EU-kommissionen exempelvis på sin hemsida:

*”Inland waterway transport plays an important role for the transport of goods in Europe. More than 37,000 kilometers of waterways connect hundreds of cities and industrial regions. Some 21 out of 28 Member States have inland waterways, 13 of which have an interconnected waterway networks. The potential for increasing the modal share of inland waterway transport is significant. Compared to other modes of transport which are often confronted with congestion and capacity problems, inland waterway transport is characterized by its reliability, energy efficiency and major capacity for increased exploitation. The European Commission aims to promote and strengthen the competitive position of inland waterways in the transport system, and to facilitate its integration into the intermodal logistics chain.*

*Inland waterway transport is a competitive alternative to road and rail transport. In particular, it offers an environment-friendly alternative in terms of both energy consumption and noise emissions. Its energy consumption per km/ton of transported goods is approximately 17 % of that of road transport and 50 % of rail transport. In addition, inland waterway transport ensures a high degree of safety, in particular when it comes to the transportation of dangerous goods. Finally, it contributes to decongesting overloaded road networks in densely populated regions.”<sup>1</sup>*

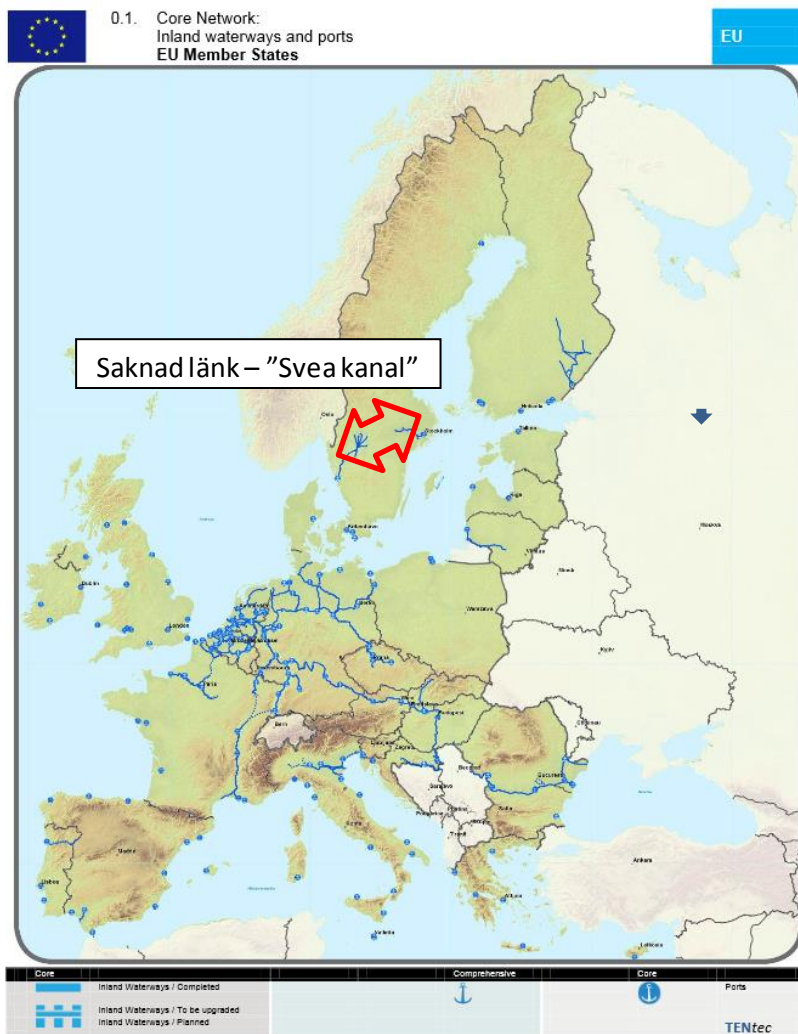
Sällskapet Svea kanals vänner delar kommissionens syn på den potential som finns i de inre vattenvägarna.

Inom ramen för TEN-T synliggör kommissionen vidare de inre vattenvägarna i form av kartor. Av kartan nedan framgår att de två dominerande inre vattenvägarna i Sverige – Göta älv/Vänern respektive Södertälje kanal/Mälaren saknar förbindelse och därmed inte fullt ut nyttiggör den potential som skulle kunna utvecklas.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> EU-kommissionens hemsida: [http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/index_en.htm)

<sup>2</sup> EU-kommissionens hemsida: [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/maps\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/maps_en.htm)



Att Svea kanal är en saknad länk framgår ändå tydligare av resultaten PINE (Prospects for Inland Navigation within the Enlarged Europe) projektet publicerade 2004. Kartan visar de i europeiska sammanhang stora godsflödena med sjöfart på Väner och Mälaren som innebär mycket goda förutsättningar för en modern och effektiv pråmtrafik som binder samman dessa stora godsflöden med en kanal - Svea kanal. Nedanstående karta förtydligar detta.<sup>3</sup>



<sup>3</sup> PINE projekt final report:  
[http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/studies/doc/2004\\_pine\\_report\\_report\\_concise.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/studies/doc/2004_pine_report_report_concise.pdf)

Företrädare för Sällskapet har underhand fört dialog med befattningshavare vid Sjöfartsverket om förutsättningarna för att genom byggande av Svea kanal sluta detta gap och eliminera en "missing link" i den europeiska infrastrukturen. Initiativet har tagits emot med välvilligt och nyfiket intresse.

### **Sväljer stora godsvolymer**

Sällskapet Svea kanals vänner menar att en rätt dimensionerad Svea kanal, som binder samman Sverige från Skagerack till Östersjön, skulle kunna få en stor betydelse för att klara av de mycket stora prognosticerade volymökningarna av strategiska transporter från Sveriges enda internationella hamn – Göteborg – till de tätbefolkade delarna av Mellansverige inklusive Stockholmsregionen.

En ytterligare aspekt är de potentialer som finns i godsflöden från hela Östersjöregionen. Genom en Svea kanal kan man från t ex St Petersburg och Helsingfors nå de internationella transportlederna med kortare transportavstånd än rundfart via Skåne.

En aspekt som bör vägas in är den förkortade rutt som ett öppnande av nordostpassagen/Berings sund med stor sannolikhet kommer att leda till för att nå de asiatiska marknaderna. Betydelsen av Göteborgs hamn torde med detta öka i betydelse, jämfört med t ex Rotterdam och Antwerpen.

Motsvarande strukturförändring har redan åstadkommit för mer än hundra år sedan, när man framsynt kortade vägen mellan Nordsjön och Östersjön via Kielkanalen.

### **Effektiv avlastning av Stockholm transportsystem**

För närvarande pågår, tack vare att Sverige nu implementerar inre vattenvägsdirektivet, förberedelser för ett modernt prämtransportsystem i Mälaren. Dock är detta enbart ett partiellt system, med utgångspunkt i Östersjön/Mälaren. Med en Svea kanal skulle systemet kunna få en omfattning som också fångar transporter längs inre vattenvägar hela vägen från Sveriges enda internationella hamn Göteborg.

Med en sådan lösning skulle omlastningshubbar kunna etableras i Mälarenregionen såväl i norra som södra delen av Mälaren som på båda sidor av Saltsjö-Mälarsnittet i Stockholm. Detta skulle avlasta de godstransporter på väg och järnväg som belastar bland annat Essingeleden och den så kallade Getingmidjan.

Rätt lokaliserat skulle Svea kanal knyta samman nationella godsnoder som Göteborgs hamn, Hallsberg och Rosersberg. Kostsamma och miljöbelastande investeringar som hamnen i Norvik med tillhörande investeringar i anslutande infrastruktur på det tätbebyggda Södertörn skulle med en sådan lösning kunna undvikas.

En annan aspekt är den inte obetydliga avlastning av befintliga järnvägssystem som inre vattenvägar erbjuder. Exempelen från kontinenten indikerar att från 5 till 30 % av godstransporterna kan gå på köl. De inre vattenvägarnas icke obetydliga potential bör vara en del i diskussionerna om sjöfartens framtid. Kapacitetsförstärkningen för godstrafiken

genom effektiv pråmtrafik är således i storleksordningar som exempelvis inte ser ut att uppnås genom Sverigeförhandlingens förslag till investeringar i nya, parallella banor.

### **Nyttigör redan initierade investeringar**

Regeringen har på ett förtjänstfullt sätt redan skapat goda förutsättningar för en Svea kanal genom det beslut som fattats om att förstärka kapaciteten i Södertälje sluss. Motsvarande beslut om slusskapaciteten i Trollhättan förväntas inom kort. Med en Svea kanal torde dessa investeringars lönsamhet öka på ett inte obetydligt sätt.

Just investeringen i Trollhättans slussar är starkt kopplad till den centrala roll som Göteborgs hamn spelar för svenska godstransporter. Vår slutsats av detta är att nuvarande sträckning Göteborg – Trollhättan – Väner är den som bör förordas för att möjliggöra pråmsjöfart enligt IWW.

### **Stärk försvarsförmågan**

Redan i den mest ambitiösa tidigare utredningen<sup>4</sup> av en Svea kanal gav kommandör C C Engström goda argument för att en "hafskanal" enligt föreslagen kapacitet också skulle underlätta försvaret av Sverige. Genom sin dimensionering skulle kanalen möjliggöra snabba förflyttningar av flottans fartyg från ost- till västkust och vice versa. På så sätt skulle t ex fiendens flottstyrka kunna "låsas" vid kanalens mynningar med betydligt mindre resurser än om två separata flottenheter skulle försvara vars in kustdel.

Marinen bör därför involveras i utformningen av en Svea kanal så att den optimeras från ett försvarsperspektiv.

### **Stort värde för Sveriges turistnäring**

Efterfrågan på möjligheter att aktivt turista i de svenska sjösystemen och skärgårdarna kan utvecklas. Med en Svea kanal binds de attraktiva sjö- och skärgårdsområdena på väst- och ostkusten samman på ett helt nytt sätt. Större fritidsbåtar och mindre kryssningsfartyg får nya möjligheter att besöka resmål som man i dag inte kan nå.

Svea kanal gör det möjligt att resa Östersjön-Mälaren-Väner-Östersjön med- eller motsols, istället för att som idag, åka samma väg tillbaka i Göta kanal torde öka attraktiviteten på befintliga kanalsystem avsevärt.

### **Genomför en åtgärdsvalsstudie skyndsamt**

Svea kanal är enligt Sällskapetets uppfattning en idé som än en gång noggrant bör prövas. Utredningar har genomförts från mitten av 1500-talet (Gustav Vasa) och fram till så sent som slutet av 1900-talet. Mer fördjupade studier har bland annat genomförts 1840 (bilaga 1) och 1907-08.

---

<sup>4</sup> Förslag till en Svea kanal af C.C. Engström, kommandör i kungl. Flottans reserv. Stockholm, Centraltryckeriet 1908

Så sent som 1999 inlämnades en motion (1999/2000:T614 Byggande av Svea kanal) i riksdagen. Utan att genomföra närmre studier avslogs motionen. Parallellt genomförde Sjöfartsverket, efter initiativ från en privatperson, samma år en mycket översiktlig utredning. Utredningen avfärdar enligt vår uppfattning frågan om en fördjupad utredning, men förutsättningarna för sjöfart har radikalt förändrats sedan dess, inte minst genom införandet av direktivet för inre vattenvägar.

Det betyder att en fullvärdig analys av Svea kanals förtjänster enligt moderna samhällsekonomiska metoder ännu inte genomförts. Sällskapet finner detta anmärkningsvärt i dessa tider då varje möjlig investering för att stärka transportsystemet och därmed näringslivets konkurrenskraft bör prövas enligt fyrstegsprincipen. En åtgärdsvalsstudie bör genomföras för att skapa de beslutsunderlag som krävs för vidare ställningstaganden.

Sällskapet konstaterar att det i flera av de stora länderna på den europeiska kontinenten pågår ett intensivt utvecklingsarbete av de inre vattenvägarna. Ett exempel som uppvisar stora likheter med Svea kanal är Seine-Nord Europe Canal som kommer byggas inom kort för att förbinda Paris – Antwerpen – Rotterdam med flera viktiga städer. På samma sätt ser vi framför oss att Göteborg – Örebro – Eskilstuna/Västerås och Stockholm binds samman av en Svea kanal.

Sällskapet anser att en fullständig studie av Svea kanal är en saknad pusselbit i det intramodala planeringsunderlag som krävs för att göra balanserade avvägningar mellan investeringar i de olika trafikslagen.

Sällskapet Svea kanals vänner förordar att regeringen i sitt inriktningsbeslut ger berörda myndigheter i uppdrag att genomföra en transportslagsövergripande åtgärdsvalsstudie.

I likhet med hur dagens förhandling om nya järnvägar genomförs menar Sällskapet att det även i detta fall torde vara intressant att genomföra en förhandling – Kanalförhandling – med berörda kommuner och regioner som också beaktar t ex de förhöjda fastighets- och markvärden för att därmed kunna uppnå en lokal och regional delfinansiering av investeringen.

Vid stranden av Hjälmarens 25 februari 2016

För Svea kanals vänner

Fredrik Idevall

Fabian Ilgner



Bilaga 1:

Utdrag ur Post- och Inrikes tidningar 23 mars 1841

1

**SVEA KANAL.**

Vi ha flera gånger omnämnt denna kanal, och de som medel till dess utförande gjorda framställningar, men utan att ännu hafva varit i tillfälle redogöra för själva planen till dess utseende, hvilken dock blifvit offentliggjord genom andra Tidningar. Ett ett behöf till Drottligt Allhönds No 171 för 27 Juli 1840, som åtföljes af en karta, sig som äldstaförst denna plan, hvarefter i bokhandeln utkommit ett tydligare kartverk öfver så väl stamböden som hiörnarna till Svea Kanal, efter de undersökningar, som för ej långesedan äro verstatlida af en bland Sveriges pålitligaste och äckligaste Ingeniör-Öfverste, Öfverste-Löjtnant Edström, på bekostnad af Händelsverket G. G. & J. D. Brons i Örebro, hvilket år omkring 4 år sedan patriotiskt anslag 4,000 Rikr Rdo, att ställas under Statens disposition, till dessa undersökningar, och förbund sig att bekosta ånda till 8,000 Rikr Rdo för att få fullständiga förslagen uppgjorda. Sådana, med dertill hörande ritningar, finnes nu och förvaras till Sver-Amiralitets-Lojd Afdelningschef afven i bokhandeln hvarstides finnes, enligt denna i No 69 af denna Tidning införd annons, att tillgå karta öfver stamböden till Nora Kanal-systemet med förordnadt Kanaltillsynare, ut de af Öfverste-Löjtnanten och Rådshöfding Edström därefter uppgjorda kartverk och under dess inreende sammanställningen af dess Elever, Fröman och Heltjänst. Detsamma till H. K. H. Kronprinsen, 7 blad; priset 2 Rikr 12 sk. Bank.

Ett Landsorts-blad inom en förflutvarande förestag intressant Provins (*Öfverlunds Tidning*); meddelar för utgåvarande kanal-lid den hufvudsakliga planen, hvarur vi tillförs utspjotta följande utdrag:

Svea Kanal, eller själva stamböden emellan Western och Hjelmaren, är förordnadt att byggas med samma dimensioner som Hjelmarens Kanal, hvilken förenar Hjelmaren och Mälaren, nemligen 42 fot bottenhöjd i gräfnin, 26 fot i sprängning och 24 fot bred i slussarnas portöppningar, samt minst 7 fot vattendjup. Detta är 3 fot mindre djup än i Götha Kanal, men lika bred i slussarna. Kanalen löfver en fullbordad utsträckning af Carl XIV verk, Hjelmare Kanal, den sålsta utsträckt kanal i Sverige.

Svea kanal, post och inrikes tidningar tisdagen 23 mars 1841

2

Hela längden af Svea Kanal mellan Western och Hjelmaren utgör enligt planen 11 3/5 mil, hvaraf öfver land 4 7/10 och igenom sjöar och öfver 6 3/10 mil. På dessa sträcka behöfvas 50 slussar och 5 bestämmande slussar. Högsta landhöjden är öfver Western 179 3/10 fot, men öfver Hjelmaren 253 61/100 fot, ty nämnda sjö ligger lägre än den förra. Kanalen skulle, enligt planen, börja från Western invid hvarnär Otterböcken i Amundströds socken, ej långt från Götha Kanals nyutbyg vid Sjötorp, samt gå tvärför till Gullspång och in i sjön Skagern, hvilken skulle leda slussvatten till 8 slussar, som erfordrades doremsellan och Western. Ifrån Skagern går kanalliden öfver Letelven förbi Åtorp till invid Strömans i Nystrand socken, så att in sjöna sjörens kossin begagnas, så gränd kanal med slussar der så erfordras. Från Strömans går en arm från kanalen, utan slussning, in i sjön Mückels, men stamböden vänder sig öfver den här närande landhöjden emot öster, och, sedan den stigit med 300 slussar, stäker den sig åter med 200-300 nedligaste viken af sjön stora Björken invid Ölsboda. Sittande sjö lär uti utlopp af Svartån, som rinner genom Örebro stad ut i Hjelmaren. Dessom grönöfving öfver landhöjden öfver Öfverste-Löjtnant Edström vara den enda möjliga; och dertill skall erbjöds sig en smärre vridning, som här tydliga spår att i sådana städer hafva varit en slusholten, hvarigenom måhända Letelven afledat sitt vatten åt Hjelmarensida. Som dock både Björken och Mückels ligger lägre än denna släng, så måste kanalen här förses med höfvidt slussvatten från sjön Ören, som driver Ölsboda bruk, hvarstiden en vattendöding skulle anläggas, förbi berggränd, till stället afvatom de i Björken nedgående 200 slussarna. Ören med de i samma sjö infallande vatten beräknas leda en vattenreservoar af tillsammans 2 1/3 kvadrattimla vta, som ännu förlit till att försä 5 slussar af tillsammans 53 fot sänkning med slussvatten och Ölsboda bruk med driftvattnet. Från Stora Björken går kanalen uppbyggd utförr till Hjelmaren, först förbi Svartå bruk till Lilla Björken, vidare förbi Svartå berggränd, efter Guldssedeboda, till sjön Toften, och förbi Hansfors bruk till sjön Tern i Skageråds Socken, hvarefter den ett stycke följer Svartåns bässa, till en gränd kanal vidt närmare Örebro kyrka och går förbi Edsbergssåna och Knista kyrka samt derpå ner i Svartån, som åter begagnas till nedre slussöppningarna nära Winterås kyrka, hvarefter följer en, till hela stamböden gränd kanal, öfver Svartåns södra strand, förbi Örebro stad, till utanför södra tullporten, och till Hjelmaren, på sjöstranden ett stycke utanför Skeläck, emellan den närmast till vaden sjöande viken är så grund, att dess utföring skulle bli alltför kostbar.

Detta är i korthet planen för stambödens sträckning. Hvad man hufvudsakligen dertill skulle velat önska, hade varit, att få en kortare grönöfving öfver landhöjden mellan sjöarna Skagern och Toften, men sådant är erfordradt slussvatten saknas för sjöstranden ett stycke utanför Skeläck, emellan den närmast till vaden sjöande viken är så grund, att dess utföring skulle bli alltför kostbar.

Detta är i korthet planen för stambödens sträckning. Hvad man hufvudsakligen dertill skulle velat önska, hade varit, att få en kortare grönöfving öfver landhöjden mellan sjöarna Skagern och Toften, men sådant är erfordradt slussvatten saknas för sjöstranden ett stycke utanför Skeläck, emellan den närmast till vaden sjöande viken är så grund, att dess utföring skulle bli alltför kostbar.

Detta är i korthet planen för stambödens sträckning. Hvad man hufvudsakligen dertill skulle velat önska, hade varit, att få en kortare grönöfving öfver landhöjden mellan sjöarna Skagern och Toften, men sådant är erfordradt slussvatten saknas för sjöstranden ett stycke utanför Skeläck, emellan den närmast till vaden sjöande viken är så grund, att dess utföring skulle bli alltför kostbar.

4

Dessa utgreningar skulle naturligtvis bli af största vikt för den, dels Rikets ekonom i så hög grad intresserade, jordbruksstämman. Ifrån de naturligtvis trakterna i norra delen af Örebro Län skulle utingen tackjern eller också jernmalen kunna föra vida omkring både åt öster och väster, för att försä de allra bästa kringspidda brukna. Det är bekant, hvar jernmalerna redan tagit slut uti norra delen af Östergötland, hvarest flere brukstygarna näst värdnadsliga och flera lasttransporter från nämde Bergslager, eller också nedlägga sina verk. I Wermland äro malserna i släkt aftagande. Vid Persbergs grufvoe hvilka varit de bästa, har man under en längre tid ej funnit några nya malmer, men väl i Tabergs, som tillhöra Uddeholms Bolag. Wermländska slänggröfvet, som utgör omkring 120,000 SF årligen, förses inom Linné af mer än 38,000 SF tackjernetillgång, och hvarstiden måste fyllas genom lasttransporter från Örebro Län. Hela jernstillsverksingen inom Dalaland och Skaraborgs Län för 30 hundra stöfve sig afven på samma tackjernetillgång. Dertill tillverkas inom Örebro Län omkring 140,500 SF tackjern, dervf löst 63,700 inom Linné försändas till slängjern. Den tackjernet der i orten är 3 till 4 gånger så högt, som i vissa trakter af Wermland, är det gifvet, att detta öfverskott af tackjern och jernmalen ej behöfver med fördel Län inom Örebro Läns Bergslager försändas, utan måste transporteras till skogbrukare orter, hvilkas industri afven deraf har sin profit.

Hela kostnaden för Svea Kanal, inberäknadt utgreningen till sjön Mückels, uppgår enligt förslag till 3,251,000 Rikr Rdo, eller i rund summa till 4 mil.

Utom förslaget till stamböden, har Öfverste-Löjtnant Edström uppgjort planer till 200 andra kanallider, som med den förra framdeles kunde sättas i samband medeligen: 100 en kanal från nordligaste viken af Western genom Lerbäck och Knista Häradet i Nerike, som sågdt väster om Örebro skulle sammanströffa med Svea Kanal och öppna för kommunikation mellan Örebro Läns Bergslager och provinserna omkring Western; 20 en förbättring af Strömsholms Kanal inom Westerdals Län, ifrån sjön Barken till Dalälven och sjön Siljan i Dalarna, till och med ända till den ännu längre upp beliggna Orasjön, och som således skulle leda en kommunikationslinje långt genom den sådesfattiga provinsen Dalarna och genom dess jernberglager. Utfrämmandet af sådana berge kanallider komme naturligtvis att bli en sak för framtiden, då kanalen mellan Western och Hjelmaren är af många skäl den angelägnaste.

3

vattendöding skulle anläggas, förbi berggränd, till stället afvatom de i Björken nedgående 200 slussarna. Ören med de i samma sjö infallande vatten beräknas leda en vattenreservoar af tillsammans 2 1/3 kvadrattimla vta, som ännu förlit till att försä 5 slussar af tillsammans 53 fot sänkning med slussvatten och Ölsboda bruk med driftvattnet. Från Stora Björken går kanalen uppbyggd utförr till Hjelmaren, först förbi Svartå bruk till Lilla Björken, vidare förbi Svartå berggränd, efter Guldssedeboda, till sjön Toften, och förbi Hansfors bruk till sjön Tern i Skageråds Socken, hvarefter den ett stycke följer Svartåns bässa, till en gränd kanal vidt närmare Örebro kyrka och går förbi Edsbergssåna och Knista kyrka samt derpå ner i Svartån, som åter begagnas till nedre slussöppningarna nära Winterås kyrka, hvarefter följer en, till hela stamböden gränd kanal, öfver Svartåns södra strand, förbi Örebro stad, till utanför södra tullporten, och till Hjelmaren, på sjöstranden ett stycke utanför Skeläck, emellan den närmast till vaden sjöande viken är så grund, att dess utföring skulle bli alltför kostbar.

Detta är i korthet planen för stambödens sträckning. Hvad man hufvudsakligen dertill skulle velat önska, hade varit, att få en kortare grönöfving öfver landhöjden mellan sjöarna Skagern och Toften, men sådant är erfordradt slussvatten saknas för sjöstranden ett stycke utanför Skeläck, emellan den närmast till vaden sjöande viken är så grund, att dess utföring skulle bli alltför kostbar.

Detta är i korthet planen för stambödens sträckning. Hvad man hufvudsakligen dertill skulle velat önska, hade varit, att få en kortare grönöfving öfver landhöjden mellan sjöarna Skagern och Toften, men sådant är erfordradt slussvatten saknas för sjöstranden ett stycke utanför Skeläck, emellan den närmast till vaden sjöande viken är så grund, att dess utföring skulle bli alltför kostbar.

Detta är i korthet planen för stambödens sträckning. Hvad man hufvudsakligen dertill skulle velat önska, hade varit, att få en kortare grönöfving öfver landhöjden mellan sjöarna Skagern och Toften, men sådant är erfordradt slussvatten saknas för sjöstranden ett stycke utanför Skeläck, emellan den närmast till vaden sjöande viken är så grund, att dess utföring skulle bli alltför kostbar.