

Nr 62.*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående reparation och ombyggnad av Falsterbokanalen m. m. jämte i ämnet väckta motioner.*

(4:e avd.)

I propositionen nr 63 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 25 februari 1949, föreslagit riksdagen att å riksstaten för budgetåret 1949/50 under sjätte huvudtiteln till Reparation och ombyggnad av Falsterbokanalen anvisa ett reservationsanslag av 600 000 kronor.

I skrivelse den 11 februari 1949 har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* framlagt förslag till reparation och ombyggnad av vissa anläggningar vid Falsterbokanalen, å vilka till följd av det använda byggnadsmaterialet skador börjat uppkomma. Förslaget har föregåtts av en inom styrelsen verkställd utredning av frågan huruvida behov föreläge att bibehålla kanalen även i fredstid och, om så befunnas vara fallet, hur finansieringen av kanalens framtida underhåll och drift lämpligen borde ske. Resultatet av utredningen föreligger i form av en promemoria, beträffande vars innehåll torde få hänvisas till propositionen (s. 3—11).

Styrelsen beräknar totalkostnaden för behövliga reparations- och ombyggnadsarbeten till 3,9 miljoner kronor. Utförandet av arbetena i fråga behöves enligt styrelsen icke nödvändigtvis genomföras i sin helhet för närvarande utan kan ske successivt i den mån förstörelsen fortskrider. Det beräknas sålunda kunna fördelas på en period av 4—5 år. Mest brådskande är ombyggnaden av de svårast skadade vågbrytarna kring den södra skyddsbassängen, vilka även äro mest utsatta och där genombrott kan befaras vid hård storm. Ett sådant genombrott skulle innebära risk för mycket allvarliga skadeverkningar samt eventuellt komma att framtinga kanalens avstängning för trafik. För budgetåret 1949/50 har medelsbehovet beräknats kunna begränsas till 600 000 kronor.

Styrelsen har inhämtat yttranden från ett flertal myndigheter och sammanlutningar över nyssnämnda utredningspromemoria (s. 11—14). I fråga om ett i promemorian framlagt förslag till utformning av en eventuell kanalavgift ha härvid delade meningar kommit till uttryck. För egen del anser styrelsen rimligt att en sådan avgift införes såsom ett bidrag från fartygsägarna till de med kanalens vidmakthållande och fortsatta drift förenade kostnaderna. Det är, framhåller styrelsen, i och för sig riktigt, såsom kommerskollegium i

sitt avstyrkande utlåtande yttrat, att utvecklingen under senare år gått i den riktningen att trafiken allmänt och därvid även i de kanaler, som ha karaktären av kustfarleder, avlastats från avgifter av här ifrågavarande slag och att med hänsyn härtill ett införande av en avgift i Falsterbokanalen kan synas innebära ett avsteg från denna utveckling och från en ordning, som börjat vinna hävd. Det kan emellertid enligt styrelsen icke bestridas eller vara likgiltigt för den föreliggande frågans bedömning att Falsterbokanalen, både med hänsyn till den reguljära kommersiella karaktären och omfattningen av trafiken och med hänsyn till de fördelar denna genom kanalen erbjudes, intager en särställning bland de såsom kustfarleder karakteriserade övriga kanaler, varmed en jämförelse kan komma i fråga. För flertalet av dessa övriga kanaler torde därtill gälla, att avgiftsfrihet tedde sig motiverad redan av det skälet, att de möjliga intäkterna av en avgift under alla förhållanden tedde sig oväsentliga antingen absolut sett, i relation till kostnaderna för kanalens anläggning och drift eller enbart i förhållande till kostnaderna för själva avgiftsuppbörden. Av de i kommerskollegii yttrande nämnda kustfarleder, vilka saknade avgifter, hade endast djuprännan i Kalmarsund en trafik av med trafiken i Falsterbokanalen jämförlig betydelse, men här vore det fråga om en farled, som icke vore en kanal i egentlig mening och i vilken en avgift av praktiska skäl ej gärna kunde uttagas, varför en jämförelse här av den anledningen förfölle. Ej heller kunde enligt styrelsens mening någon avgörande vikt tillmätas det förhållandet, att Falsterbokanalen hittills drivits utan att avgifter upptagits, vilket ju i främsta rummet finge ses mot bakgrunden av den speciella uppgift kanalen haft under krigsåren och den till dessa begränsade betydelse den allmänt antogs skola få, då den anlades. När förutsättningarna härvidlag nu framstode som ändrade och samtidigt hela frågan om kanalens framtida ställning skulle avgöras, kunde en omprövning jämväl av avgiftsfrågan vara motiverad. Styrelsen hade för sin del utifrån angivna överväganden funnit sig numera böra förorda, att en kanalavgift upptoges.

Beträffande den allmänna uppläggningsen av en sådan avgift kunde styrelsen i stort ansluta till de principiella uttalanden, som därom gjorts i den verkställda utredningen, sålunda även vad gällde avgifternas differentiering efter fartygens storlek. I fråga om avgifternas storlek ville styrelsen uttala, att den med hänsyn till de betydande allmänna intressen, som jämväl vore knutna till kanalens bibehållande, funne det skäligt, att avgifterna ändock icke uttoges med belopp, som motsvarade hela den beräknade driftkostnadsbesparingen för de fartyg, som trafikerade kanalen. En sådan försiktig avvägning av avgifterna syntes, innan närmare erfarenheter av avgifternas verkningar ännu stode till buds, motiverad även med hänsyn till angelägenheten av att avgifterna icke bleve sådana, att de dreve bort trafik från kanalen. Såväl vad gällde kanalavgiftens storlek som dess närmare konstruktion och formerna för dess uppbörd, vore styrelsen — som förutsatte, att frågan om fastställelsen härav icke vore av den natur, att den behövde underställas riksdagen — icke nu beredd

att framlägga definitiva förslag utan avsäga att efter erforderlig ytterligare utredning senare återkomma därmed.

Departementschefen har anfört följande.

»Falsterbokanalen tillkom som bekant på grund av de av krigshandlingarna under det senaste världskriget framkallade förhållandena för sjöfarten mellan Östersjön och Öresund. Genom de omfattande mineringar, som från tysk sida efter krigsutbrottet 1939 företogs i farvattnen utanför Skånes sydkust vid Falsterborev, hade den dittills trafikerade och för även större fartyg framkomliga leden mellan Östersjön och Öresund avstängts och sjötrafiken hänvisats till en led inom svenskt territorialvatten, som ej medgav genomfart för fartyg med ett djupgående av mera än 4,6 m. Med hänsyn till de svåra återverkningar för vår sjöfart, som detta medförde, och för att ånyo få till stånd en trygg och tillräckligt djup förbindelseled för trafiken till och från Östersjön fattade statsmakterna 1939—40 beslut om anläggande av den kanal genom Falsterbonäset, som efter ett forcerat utbyggnadsarbete kunde öppnas för allmän trafik den 1 januari 1942 men som redan dessförinnan under slutet av 1941 hållits öppen för viss, speciellt medgiven trafik.

Falsterbokanalen betraktades, när beslutet om dess anläggande fattades, som en farled, vars utförande helt betingades av de då rådande särskilda krigsförhållandena. Behovet av den nya farleden ansågs föreligga, så länge de av dessa förhållanden skapade svårigheterna för trafiken i den yttre leden runt Falsterborev kvarstode. Olägenheterna vid navigering i kanalen väntades bli så betydande och tids- och vägvinsterna för fartygen så föga väsentliga, att sjöfarten, så snart den gamla leden ånyo blev trafikabel, antogs skola komma att föredraga denna framför kanaleden, som sålunda i fredstid väntades bli utan större betydelse. Delvis till följd av denna uppfattning om kanalaneläggningens tidsbegränsade uppgift, som motiverade att anläggningarna icke gjordes mera påkostade och dyrbara än nöden krävde, men delvis också på grund av andra omständigheter — såsom brist på eller långa leveranstider för viss byggnadsmaterial och den trängande nödvändigheten att forcera arbetets genomförande — utfördes vissa av anläggningarna vid kanalen av mindre varaktigt material. Detta gäller främst de långa, vid kanalmyningarna i Höllviken och Kämpingebukten utlöpande vågbrytarna samt strandskoningarna efter kanalen, vilka, med undantag för de yttre spetsarna å de förra, utfördes av vanlig oimpregnerad träspont. På grund av byggnadsmaterialets beskaffenhet ha numera vissa skador uppstått på dessa anläggningar, framför allt på vågbrytarna, och dessa skador ha nu föranlett det behov av reparations- och ombyggnadsarbeten, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anmält och som därmed även aktualiserat hela frågan om kanalens framtida ställning.

Den utredning rörande den hittillsvarande trafiken i kanalen och dennas värde för sjöfarten, som genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg verkställts, synes mig klart ådagalägga, att kanalen även under fredsförhållanden

och mot vad tidigare antagits spelar och framgent kan väntas komma att spela en betydande roll för sjötrafiken mellan Östersjön och Öresund. Den sammanlagda trafiken genom kanalen, mätt i antalet passerade fartyg, har icke minskat utan ökat, sedan den gamla farleden runt Falsterborev efter krigets slut ånyo öppnades, och även om denna utveckling får ses mot bakgrunden av att sjöfarten totalt sett ökat under denna tid, förefaller den visa, att kanalen fyller en uppgift även under förhållanden, då den icke utgör den enda förbindelseleden mellan Östersjön och Öresund. En påtaglig avgång ur kanaltrafiken har visserligen inträffat för det större tonnage, men denna har, vad antalet fartyg beträffar, mer än kompenseras av en ökning för det mindre tonnage. — Den verkställda utredningen synes mig likaledes ge vid handen, att de fördelar kanalen erbjuder den trafik, varav den frekventeras, äro så väsentliga, att de samhällsekonomiskt sett väl motsvara och motivera de kostnader, som äro förenade med farledens bibehållande och fortsatta drift. Dessa beräknas, vad gäller den nu behövliga investeringen för reparations- och ombyggnadsarbeten, till omkring 3,9 miljoner kronor, varav för budgetåret 1949/50 erfordras 600 000 kronor, och, vad gäller de löpande underhålls- och driftkostnaderna, till omkring 100 000 kronor per år, med vilket belopp ifrågavarande kostnader äro upptagna i gällande driftkostnadsstat för kanalen. Förräntning och amortering å den erforderliga investeringen såväl som de nämnda löpande utgifterna för kanalens fortsatta drift torde sålunda, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påpekat, motsvaras enbart av den bränslekostnadsbesparing, som de lotspliktiga fartygen vid nuvarande omfattning av trafiken i kanalen beräknats kunna tillgodogöra sig. Härtill kommer värdet av andra besparingar och fördelar, inbesparade fasta kostnader för fartygsdriften genom minskad gångtid och minskad väntetid i hamn, ökat skydd och minskade risker för fartygen m. m., som sjöfarten ävenledes kommer i åtnjutande av genom kanalens existens.

Då till dessa direkta, till den civila och fredstida sjöfarten hänförliga fördelar får läggas det värde kanalen jämväl får tillmätas från beredskaps- och försvarspolitiska synpunkter, synes mig icke någon tvekan kunna råda om att kanalen även i fortsättningen bör hållas i stånd. Enligt undersökningar, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på mitt föranstaltande företagit, har det visat sig, att möjligheter icke föreligga, i varje fall icke utan oproportionerliga kostnader och i dagens läge synnerligen oläglig materialanvändning, till sådana provisoriska reparationsarbeten, efter vilkas genomförande mera definitiva ombyggnadsarbeten kunde anstå till en med hänsyn till det ekonomiska läget gynnsammare tidpunkt. Då så är fallet, och eftersom arbetena kunna utsträckas över en period av flera år, under vilken en lättnad i det nuvarande ekonomiska läget måhända kan påräknas, är jag beredd att förorda, att de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna reparations- och ombyggnadsarbetena genast få igångsättas. Jag förutsätter därvid, att dessa till en början, eller så länge nuvarande ekonomiska förhållanden råda, icke forceras mera än som av anläggningarnas skador och en ändamålsenlig arbetsorganisation oundgängligen påkallas.

I likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finner jag — med hänsyn till såväl å ena sidan statsfinansiella överväganden som å andra sidan de påtagliga ekonomiska fördelar, sjöfartsnäringsen som sådan kan tillgodogöra sig genom Falsterbokanalens existens — det rimligt och motiverat, att staten tillförsäkras ett bidrag till de med kanalens bibehållande och fortsatta drift förknäade kostnaderna, genom att en kanalavgift upptages. Ehuru jag, liksom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, finner en viss ytterligare utredning härom erforderlig, kan jag i stort ansluta mig till de synpunkter på en sådan kanalavgifts utformning, storlek och uppbörd, som anförts i den verkställda utredningen och i styrelsens framställning. Det torde böra ankomma på Kungl. Maj:t att efter av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställd ytterligare utredning besluta i denna fråga.

Vad gäller Falsterbokanalens budgettekniska redovisning torde Kungl. Maj:t senare, när avgiftsfrågan lösts och någon erfarenhet om avgiftssystemets tillämpning vunnits, böra upptaga denna fråga till prövning.

Underhålls- och driftkostnaderna för Falsterbokanalen bestridas från förslagsanslaget till underhåll och drift av statens fiskehamnar och farleder. Detta anslag torde principiellt icke böra belastas med reparationskostnader för kanalen annat än i sådana fall, då det gäller smärre löpande underhållsutgifter. På grund härav och då nu ifrågavarande anläggningsarbeten äro av sådan storleksordning och speciell art att ej heller det i riksstatsförslaget för budgetåret 1949/50 upptagna reservationsanslaget till statliga farledsarbeten bör komma i fråga för ändamålet, synes ett särskilt reservationsanslag böra anvisas för budgetåret 1949/50. I enlighet med vad som anförts i det föregående bör detta anslag uppföras med 600 000 kronor.

Då det synes angeläget att reparations- och ombyggnadsarbetena kunna påbörjas redan före ingången av nästa budgetår, vill jag, med biträdande av vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen härufinnan föreslagit, förorda, att — om så visar sig möjligt och lämpligt och riksdagen icke har något att erinra däremot — arbetena få igångsättas redan före nyssnämnda tidpunkt samt att de utgifter, som därvid uppkomma före den 1 juli 1949, få förskottsvis bestridas från det för innevarande budgetår anvisade förslagsanslaget till underhåll och drift av statens fiskehamnar och farleder för att sedermera ersättas från det nya reservationsanslaget.»

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehaft två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Gustaf Elofsson* och *Karl Persson* (I: 89) och den andra inom andra kammaren av herr *Norup m. fl.* (II: 94), i vilka hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om införande av kanalavgift för Falsterbokanalens i likhet med den avgift som utgår för Södertälje kanal.

Beträffande de skäl, motionärerna anført till stöd för sitt yrkande, får utskottet hänvisa till motionen I: 89.

Över motionerna ha, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning,

kommerskollegium samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avgivit yttranden. Myndigheterna hava därvid endast åberopat vad de uttalat i anledning av den i propositionen omförmälda promemorian.

Utskottet. Den genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställda utredningen och däröver avgivna yttranden torde hava givit vid handen, att behov att bibehålla Falsterbokanalen såsom en jämväl i fredstid användbar farled mellan Östersjön och Öresund föreligger såväl ur sjöfartsnäringens synpunkt som av försvars- och beredskapspolitiska skäl. För ändamålet erfordras att vissa iståndsättningsarbeten nu vidtagas. Kostnaderna för dessa arbeten, tillhoppa inemot 4 miljoner kronor, bedömas emellertid kunna fördelas å en längre tidrymd, varför för budgetåret 1949/50 erfordras allenast 600 000 kronor. Utskottet tillstyrker, att detta belopp anvisas för de föreslagna reparations- och ombyggnadsarbetenas påbörjande.

I likhet med departementschefen finner utskottet — liksom ock vissa av de i ärendet hörda myndigheterna och organisationerna — det rimligt och motiverat att staten tillförsäkras ett lämpligt avvägt bidrag till de med kanalens bibehållande och fortsatta drift förenade kostnaderna. Utskottet har icke något att erinra mot att Kungl. Maj:t efter ytterligare utredning i ämnet beslutar om utformningen, storleken och uppbörden av kanalavgifterna. Enligt utskottets mening bör därvid särskild uppmärksamhet ägnas frågan huru uppbörden av avgifterna bör på mest ändamålsenliga sätt ordnas.

Vad departementschefen i förevarande sammanhang i övrigt anfört och förordat har icke givit utskottet anledning till erinran.

Av det anförda framgår att, därest riksdagen bifaller Kungl. Maj:ts förslag, de i motionerna I: 89 och II: 94 framställda yrkandena komma att bliva tillgodosedda.

Under åberopande av vad utskottet sålunda anfört får utskottet hemställa,

att riksdagen må, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt i anledning av motionerna I: 89 och II: 94, till *Reparation och ombyggnad av Falsterbokanalen* för budgetåret 1949/50 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 600 000 kronor.

Stockholm den 1 april 1949.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Närvarande: se under utlåtandet nr 67.
