

Nr 182.

Av herr **Ståhl m. fl.**, om ökat anslag till bidrag till hamnar och farleder.

I årets statsverksproposition, bilaga 8, 6 huvudtiteln, kommunikationsdepartementet, föreslår Kungl. Maj:t (s. 36), att riksdagen till »Bidrag till hamnar och farleder» för budgetåret 1954—1955 måtte anvisa ett reservationsanslag å 3 000 000 kronor. Detta förslag innebär en nedskärning av det äskande, som för ändamålet ingivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i en skrivelse den 31 augusti 1953, i vilken hemställts att anslaget skulle uppföras med 5 000 000 kronor. Såsom motiv härför anfördes bl. a., att fram till år 1960 för om- och utbyggnad av landets handelshamnar komme att erfordras ett årligt investeringsbehov av 35 å 40 000 000 kronor. Här emot ansågs svara ett beräknat årligt statsbidrag av enligt 1949 års prisnivå 5 000 000 kronor, ett belopp som med hänsyn till därefter inträffade prisstegringar torde få ökas med minst 50 procent.

Otillräckligheten av ett anslag å 3 000 000 kronor framgår till fullo av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens påpekande, att av detta belopp kommer att erfordras enbart till vissa västkusthamnar 2 500 000 kronor, ett belopp som på grund av prisstegringar sannolikt kommer att överskridas. I bästa fall kunna sålunda 500 000 kronor påräknas för andra oundgängliga hamnbyggnader. Enligt erfarenhet åtgår emellertid ett belopp av minst denna storleksordning årligen till underhåll av kajer och andra mindre hamnreparationer, varför statsanslag till större hamnbyggnader inte kan tänkas inrymmas inom det av departementschefen föreslagna beloppet.

Det behöver icke betonas, att på grund av denna medelsknapphet en prekär situation kommer att uppstå i många hamnar, där utbyggnad utgör ett aktuellt behov. Det är känt, att sådan utbyggnad under krigsåren förekom endast i ringa mån. Efter kriget har trafiken i hög grad ökats, men genom byggnadsrestriktionerna har ett flertal av våra hamnar förblivit omodernt utrustade med otillräckliga kajplatser och långt ifrån fullgoda farleder. Detta medför en nedsättning i sjöfartens rationella bedrivande. Enligt tillgängliga utredningar belöpa sig ca 60 % av ett fartygs årsomkostnader på den tid som fartyget ligger i hamn. Detta visar betydelsen av att en hamn kan erbjuda snabb expediering.

Riksdagen uttalade år 1952, att en översyn borde ske av principerna för statens medverkan vid om- och utbyggnad av handelshamnar och farleder. 1953 års riksdag underströk genom godkännande av statsutskottets utlåtande vikten av att utredningen av denna fråga måtte bedrivas med största skyndsamhet. Denna utredning har sedermera blivit fördröjd, men torde nu komma att igångsättas. Det förefaller dock sannolikt, att den icke kan färdigställas på kortare tid än några år. Denna väntetid skulle för den svenska sjöfarten kunna bli ytterst ödesdiger, därest statsbidraget till modernisering av våra handelshamnar komme att nedskäras så starkt som skett i årets VI huvudtitel. Detta skulle också helt strida mot de riktlinjer för utvecklingen som uppdrogs av 1944 års hamnutredning. Det synes därför ur alla synpunkter vara ett betydande intresse, att statsbidraget för detta ändamål, som helt är inriktat på produktiva uppgifter, höjes utöver den av departementschefen föreslagna ramen.

I väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning påvisas att ett stort antal hamnbyggnadsärenden föreligga utredda och antingen igångsatts eller äro färdiga att igångsättas. Till dessa hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anmälda företag torde framställningen från Gävle stad stå i första rummet, varefter följa liknande statsbidragsansökningar för hamnbyggnader i Karlstad och Kristinehamn.

Utbyggnaden av Karlstads hamn.

Den nuvarande yttre kajen i Karlstads hamn utbyggdes under åren 1903—1907. År 1948—1949 förlängdes kajen med 100 meter trälastbrygga utan kranar. Den 330 m långa stenkajen är sedan år 1930 utrustad med tre brokranar, en portalkran och en fast 15-tons kran, och kajen medger icke erforderligt utrymme för fler kranar. För att i görligaste mån förbättra lossningsförhållandena har staden emellertid år 1950 köpt ytterligare en mobilkran.

Redan under de sista åren före andra världskriget var det tydligt, att hamnens resurser i kajer, kranar och upplagsplatser voro alltför små för att trafiken på hamnen skulle kunna fortgå tillfredsställande. Svårigheterna kulminerade under år 1939, men som godsomsättningen över hamnen efter detta år på grund av kriget snabbt övergick i avspärrningens låga omsättningssiffror, ansåg sig icke hamnstyrelsen då böra framlägga förslag till utbyggnad av hamnen.

En dylik utbyggnad utgör därför sedan flera år ett överhängande behov. Sedan trafiken under krigsåren i hög grad legat nere, ökade den i sådan takt, att omsättningen år 1951 överskred 250 000 ton, vilken siffra sedermera

ytterligare stigit. Utbyggnad av hamnen är därför ofrånkomlig. Nödvändigheten härav framstår så mycket klarare, som dagskostnaderna för det medelstora tonnage som trafikerar Vänern sedan 1930-talet stegrats med ca 400 %, beroende på bl. a. skärpta bemanningsbestämmelser, höjda reallöner, ökad fritid och förbättrade bostäder för de ombordanställda. De kostnader som belöpa sig på tiden till sjöss ha emellertid i viss utsträckning kunnat kompenseras genom det moderna tonnagets högre fart. För de kostnader däremot som komma på fartygens uppehåll i hamn — cirka 60 % av totalkostnaden — ha motsvarande rationaliseringsåtgärder, syftande till en förkortning av fartygens liggetid, icke kunnat vidtagas. Beträffande Karlstads hamn har tvärtom måst konstateras, att expedieringarna under de senaste åren för flertalet varuslag blivit allt långsammare. Orsakerna härtill äro att söka i flera omständigheter, främst dock bristande utrymme vid kajområdet samt omoderna lossnings- och lastningsanordningar, otillräckliga kranar och dylikt. Följden härav må belysas med några siffror, som även torde vara av ett visst allmänt intresse.

Under tiden 1 maj till 31 december 1951 kunde under 205 arbetsdagar kajplats icke beredas samtliga fartyg under 72 dagar, d. v. s. drygt var 3:e dag. Under ytterligare 56 dagar var kajen så hårt belagd, att ett friktionsfritt arbete omöjliggjordes. Värdet av dessa tidsförluster är avsevärt. Det ligger i öppen dag, att fartygen under dessa förhållanden söka sig andra hamnplatser, ofta med tidspillande och kostnadskrävande omvägar som oundgänglig följd. För karlstadshamnens del ha här berörda merkostnader beräknats icke understiga 250 000 kronor per år.

Förlusterna drabba emellertid icke enbart hamnstaden utan även i avsevärd grad hamnens uppland, omfattande bl. a. hela Klarälvsdalen och Fryksdalen med där belägna folkrika trakter, stora brukssambällen och övriga tätorter. Enligt verkställd utredning, omfattande samtliga varuslag som år 1951 passerade hamnen, utgjorde 80 % sådana varor, som gällde produktion eller konsumtion i upplandet. Av en total omsättning på 393 743 ton fördelade sig importen med 65 097 ton på Karlstad och 147 087 ton på upplandet. Motsvarande siffror för exporten utgjorde 12 282 ton resp. 169 277 ton.

Detta förhållande är enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens praxis avgörande för bedömningen av frågan, huruvida statsbidrag kan erhållas för utbyggnad av handelshamn.

Självfallet kan det här icke ifrågakomma att lämna en närmare redogörelse för arten av föreliggande utbyggnadsförslag. Nämnas må endast att totalkostnaden för det av stadsfullmäktige i Karlstad godkända förslaget

uppgår till 5 300 000 kronor. Av verkställd utredning framgår, att ett förverkligande av denna utbyggnad avsevärt skulle nedbringa fartygens kostnader för liggetid i hamn. Arbetet har ännu icke påbörjats, då beslut om statsbidrag avvaktas. Förutsättningen härför är uppenbarligen, att under de närmaste åren det av departementschefen föreslagna förslaget till »Bidrag till hamnar och farleder» avsevärt höjes.

Hamnbyggnadsförslaget i Kristinehamn.

Djuphamnen i Kristinehamn befinner sig i principiellt samma situation som den vilken nyss i stora drag tecknats beträffande Karlstad. Djupkajen, som har en sammanlagd längd av 250 meter, byggdes 1916 och 1935. Sedermera har trafiken över denna kaj vuxit så, att den avsedda kapaciteten avsevärt överskridits. Svårigheten att handhava de olika slagen av gods har lätt dithän, att en avsevärd del måst avvisas och därigenom fraktas längre vägar. Hamnens naturliga uppland omfattar i stort sett östra Värmland och delar av Kopparbergs och Örebro län. Det sträcker sig över Hagfors, Malung, Orsa, Falun, Ludvika ned mot Nora, Örebro och Laxå till vänerstranden norr om Gullspång.

Den sammanlagda godsmängden över hamnen i fråga uppgick år 1951 till 221 000 ton, en siffra som måste beräknas avsevärt stiga, då industrierna inom upplandet ständigt expandera och ställa allt större krav på hamnens kapacitet. Sålunda har Uddeholms Aktiebolag trängande behov av att på denna väg underlätta importen av koks och skrot samt exporten av särskilt valssinter för verken i Storfors, Nykroppa och Persberg. Då redan nu betydande godsmängder måste avvisas, är det helt uteslutet att tillfredsställa ytterligare fraktbehov, innan en utbyggnad av hamnen kommit till stånd. Flera av bruken inom området, särskilt Hellefors samt Nykroppa och Storfors, ha också sedan flera år måst förlägga sina frakter med därtill hörande upplag till Otterbäcken, vilket inte oväsentligt fördyrar varutransporten.

Det föreliggande förslaget till förlängning av djupkajen i Kristinehamn omfattar nybyggnad av kaj på sammanlagt 155 meter med tillhörande spår och kranar. En del på 70 meter skall utföras som järnspontkaj och återstoden, 85 meter, skall grundas direkt på berg. Med hänsyn till 1944 års hamnutrednings förslag om fördjupning av Trollhätte kanal ha konstruktionerna beräknats till f. n. 5,3 meters bottendjup, dock med möjlighet till fördjupning av hamnbassängen till 6 meters djup. Anläggningskostnaderna inklusive stensättning av kajplanet ha kostnadsberäknats till 1 700 000 kronor. Förslaget har i juni månad 1952 granskats och godkänts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Även detta företag är emellertid för sitt utförande beroende av en utökning av ifrågavarande statsanslag.

Under återopande av det anförda hemställa vi,

att riksdagen, med hänsyn till bl. a. de angelägna programmen för hamnutbyggnad i Karlstad och Kristinehamn, måtte besluta, att till »Bidrag till hamnar och farleder» för budgetåret 1954/1955 i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens äskande anvisa ett reservationsanslag av 5 000 000 kronor.

Stockholm den 26 januari 1954.

Manne Ståhl.

Harald Hallén.

Arvid Andersson.

Aug. Spångberg.

Viola Sandell.

A. Widén.

Holger Adolfsson.

Leif Cassel.

Nr 183.

Av herr **Hansson** i Skegrie m. fl., i anledning av *Kungl. Maj:ts framställning om anslag till reparationer.*

(Lika lydande med motion i Första kammaren, nr 139.)

Stockholm den 26 januari 1954.

Nils G. Hansson
i Skegrie.

Helge Lindström.

Johan Ahlsten.

T. G. v. Seth.

Gust. Nilsson
i Göingegården.

Fridolf Jansson,
Benestad.

Nils Agerberg.

Stig F. Hansson
i Önnarp.

Gösta Netzén.

Einar Hæggbloom.

Per A. Johnsson
i Kastanjegården.