

Nr 301

Av herr Werner m. fl., *angående Falsterbokanalen.*

(Lika lydande med motion nr 253 i Första kammaren)

Genom beslut i maj 1969 beslöt riksdagen att låta stänga Falsterbokanalen för trafik från och med den 1 november 1969. Sedan naturvårdsverket övertagit kanaldriften från sjöfartsverket fann man att det ur ekonomisk synpunkt skulle vara lönsamt att fortsätta driften till den 1 april 1970, vilket förslag bifölls av Kungl. Maj:t den 9 oktober 1969.

Beslutet att lägga ned driften synes vara baserat dels på ekonomiska överväganden, dels på uppfattningen att kanalen bortsett från extrema isvintrar saknar betydelse för sjöfarten.

Vad främst gäller de ekonomiska förhållandena kan hänvisas till bilagd uppställning som redovisar som alternativ 1 oförändrat öppethållande och som alternativ 2 stängning den 1 april 1970.

Av skrivelser från Skånes Båtförbund och Falsterbokanals Båtklubb framgår att båtsporten inte är främmande för avgift vid kanalpassage. Redan en avgift av 5 kronor per småbåt vid brolyft och/eller skärmändring skulle ge en ytterligare inkomst av minst 15 000 kronor per år. En småbåtshamn i anslutning till kanalen skulle därutöver förstärka inkomsterna väsentligt.

Vid ett sådant förhållande blir underskottet så ringa att det icke ensamt kan motivera en stängning av kanalen. Det är att märka att enligt »Meddelanden från föreningen för inre vattenvägar» nr 1/69 icke någon kanal i landet utom Trollhätte Kanal visar överskott utan i stället oftast högre underskott än här är i fråga.

Vad därefter gäller uppfattningen om kanalens betydelse för sjöfarten må anföras:

Kanalen har under 1968 och 1969 passerats av respektive 6 410 och 4 980 avgiftsbetalande fartyg, d. v. s. fartyg över 20 ton. Anledningen till den låga siffran 1969 är uteslutande den, att sedan det i »Underrättelser för sjöfarande» publicerats att kanalen skulle läggas ned och angöringsbojen i Kämpingebukten indragas i början av oktober, flertalet presumtiva kanalpasserande icke observerade att fortsatt drift skulle ske till i april 1970.

Icke betalande båtar har passerat kanalen till ett antal av 5 741 1968 och 6 099 1969.

Det kan förväntas en minimisiffra av 5 500 betalande fartyg per år vid

fortsatt drift och ett väsentligt ökat antal småbåtspassager på grund av den enorma utbredning båtsporten gått till mötes.

Märkligt nog har man vid den utredning som låg till grund för beslutet att lägga ned driften icke i någon mån uppmärksammat kanalens betydelse för småbåtstrafiken och endast i mindre mån dess betydelse för det mindre tonnaget.

Kanaldriftens betydelse för småbåtstrafiken är som framgår av ovan nämnda skrivelser av sådan betydelse att det aktuella kostnadsunderskottet får anses negligerbart.

Kanalen utgör uppenbarligen för mindre fartyg en tryggare farled än den runt Falsterbonäset. För marinens behov, för tullbevakning och sjöräddning torde kanalen ha den allra största betydelse.

Det bör också erinras om de sociala aspekterna i vad gäller kanalpersonalen.

Vad slutligen gäller vissa uppgifter i remissyttrandena före riksdagens beslut om kanaltrafikens inverkan på landsvägstrafiken må framhållas, att det allvarligaste hindret för denna utgjorts av järnvägstrafiken. Detta hinder elimineras 1972. Självfallet kan åtminstone i vad gäller småbåtar diskuteras en passagekoncentration till vissa förutbestämda tider på dygnet.

Med stöd av vad ovan anförts hemställas,

att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte hemställa
att Falsterbokanalen tills vidare hålles öppen samt
att dess framtid blir föremål för förnyad utredning.

Stockholm den 22 januari 1970

<i>Mårten Werner (m)</i>	<i>Hans Jönsson (s)</i> i Arlöv	<i>Rolf Clarkson (m)</i>
<i>Eric Nelander (fp)</i>	<i>John Johnsson (s)</i> i Blentarp	<i>Eric Svenning (s)</i>
<i>Einar Henningsson (s)</i>	<i>Anna-Greta Skantz (s)</i>	<i>Stig Josefson (cp)</i> i Arrie
<i>Sten Sjöholm (fp)</i>		<i>C. G. Regnéll (m)</i>

FALSTERBOKANALEN

Beräkning av kostnader efter den 1/4 1970

Intill tiden för nedläggning av järnvägstrafiken

	Alt. 1 öppet som nu hela dygnet		Alt. 2 stängning 1/4 1970 enl. beslut
Normalt driftunderhåll f. n.	18 600:—		15 000:—
8 ¹ / ₂ löner	255 000:—	4 man	120 000:—
	<u>273 600:—</u>		<u>135 000:—</u>
Medelinkomster pr år 1/7-66 — 30/6-69	185 000:—		
Summa underskott	88 600:—		135 000:—
			(Alt. 2 46 400:— dyrare)

Efter tiden för nedläggning av järnvägen

Driftunderhåll	17 600:—		14 000:—
6 ¹ / ₂ man löner	195 000:—	1 man	30 000:—
	<u>212 600:—</u>		<u>44 000:—</u>
Inkomster	185 000:—		
Summa underskott	27 600:—		44 000:—
			(Alt. 2 16 400:— dyrare)

Enl. alt. 1 är det som f. n. även möjlighet för mindre båtar under 20 nt. kostnadsfritt passera genom kanalen hela dygnet, ävenså för statliga fartyg e. d. över 20 nt. som ej betalar. För betalande full trafik. Ur beredskapssynpunkt 100 %.

Enl. alt. 2 är kanalen stängd för all sjöfart och ligger i en form av beredskap, utan personalberedskap.

Om kanalen i mindre omfattning skall hållas öppen för fritidsbåtar tillkommer ytterligare personalkostnader.

SKÅNES BÅTFÖRBUND

c/o Hyresrådet
F-G Svanberg,
Anders Olsvägen 6 B,
230 12 Höllviksnäs

Statens Naturvårdsverk
Smidesvägen 5
Fack
171 20 Solna 1

Malmö den 4 november 1969.

Angående Falsterbokanalens stängning.

I anledning av den beslutade stängningen av Falsterbokanalen vill Skånes Båtförbund, som är ett distriktsförbund av Svenska Motorbåtsunionen (SMU) och omfattar samtliga båtklubbar i Skåne, framföra följande synpunkter och fakta, vilka icke synes ha tillräckligt beaktats i sammanhanget.

Som bekant har båtsportintresset ökat lavinartat de senaste åren, ej minst vid Skånes kuster. Som exempel kan nämnas att den nya småbåtshamnen i Limhamn, som rymmer ca 800 båtar, var fullbelagd från början. Samtliga småbåtshamnar runt Skåne är även i det närmaste fullt utnyttjade.

På grund av de öppna farvattnen runt Skåne utgöres båtbeståndet av relativt stora båtar byggda för gång i öppen sjö; medeldeplacementet uppgår till ca 2,5 ton. Större delen — ungefär 90 % — är båtar med mast (segelbåtar eller motorkryssare).

Kanalens existens har i hög grad bidragit till kommunikationerna mellan de olika båtklubbarna i Skåne och självklart även underlättat för båtägare på ostkusten att nå västkusten och vice versa. Det är ställt utom tvivel att kanalens existens även verksamt bidragit till att öka besöken av utländska lustbåtar vid våra kuster. Den av bropersonalen under året förda statistiken över icke avgiftsbelagda mindre båtar, som krävt broöppning eller sänkning av slusskärmarna, torde bära syn för sägen:

Månad	Broöppning		Sänkning av slusskärmar Sv. och utl. (har ej kunnat separeras)
	Sv.	Utl.	
april	57	30	235
maj	114	41	454
juni	257	70	312
juli	451	232	1 043
aug.	198	95	577
sept.	100	41	314

De utländska båtarna är huvudsakligen danska, tyska, norska och finska men även holländare, belgare och engelsmän finns med.

Det bör observeras att statistiken ej är fullständig. Det har varit omöj-

ligt för bropersonalen att hålla reda på alla de lustbåtar som passerat samtidigt som avgiftsbelagda och andra större fartyg gått genom kanalen.

Härutöver kommer alla de båtar som kunnat passera utan broöppning när slusskärmarna varit öppna.

Förbundet har under hand erfarit att Naturvårdsverket avser att hålla kanalen öppen för sistnämnda kategori. Detta skulle innebära att alla andra båtar — och för skåneklubbarnas del 90 % av båtbeståndet — skulle utstängas från denna bekväma och ur sjösäkerhetssynpunkt synnerligen viktiga kommunikationsled. Så gott som allt båtsamarbete mellan närliggande båtklubbar norr och söder om näset är dömt att upphöra.

Även om, som ovan framhållits, båtmaterialiet runt Skåne är av kraftigare typ är på ostkusten, betyder en stängning av kanalen — förutom en ansevärd tidsförlust — avsevärt ökade risker för den som vill passera näset. Fartvatten runt Falsterbonäset är beryktade för sina svåra ström-, vind- och bottenförhållanden — även vid relativt måttliga vindförhållanden blir sjön oftast mycket orolig och krabb. För att inte riskera grundkänning måste även ganska små båtar hålla söder om Falsterborevs fryskepp.

Att gå runt näset i stället för genom kanalen innebär en förlängning av färdvägen med ca 25 sjömil, eller för en ordinär segelbåt med en medelfart på 5 knop en förlängning av restiden med minst 5 timmar vid gynnsamaste vind.

Allt detta rimmar dåligt med de allmänna strävandena att underlätta och uppmuntra den ökande fritidsaktiviteten till sjöss samtidigt som man propagerar för ökad försiktighet och säkerhet.

Av det ovan sagda torde med önskvärd tydlighet framgå att det är av synnerlig vikt att kanalen även i fortsättningen hålles öppen för fritidsbåtar som erfordrar broöppning och sänkning av slusskärmarna. Det är givetvis ej nödvändigt med öppningsberedskap dygnet om utan det torde enligt förbundets mening räcka med regelbundna broöppningar vissa tider på dagen då trafikintensiteten på bron är låg, d. v. s. mellan 8.30—16 och 18.30—22, förslagsvis 4—6 ggr. Åtminstone under den tid då järnvägen fortfarande trafikeras måste viss bevakningspersonal finnas och denna skulle då även kunna ombesörja broöppning. Förbundet utgår emellertid ifrån att — även om kanalen »lägges i malpåse» — viss bevakningspersonal måste finnas. Denna personal skulle då även kunna ombesörja broöppning vissa tider på dygnet. Förbundet är övertygat om att — om så skulle krävas — båtägarna är villiga att betala broöppningsavgift.

Förbundet vill slutligen uttrycka den förhoppningen att Naturvårdsverket noga beaktar vad ovan framförts och förbundet är villigt att aktivt medverka till en för alla parter praktiskt godtagbar lösning.

För Skånes Båtförbund

Frans-G. Svanberg
ordf.

Ingvar Bergström
sekr.

FALSTERBOKANALENS BÅTKLUBB

Höllviksnäs, den 19 oktober 1969.

Till
Naturvårdsverket,
Stockholm.

Ärende: Anläggande av småbåtshamn i Falsterbokanalen.

Då vi erfarit, att projektering av en småbåtshamn i Falsterbokanalen avses igångsättas med det snaraste, får Falsterbokanalens Båtklubb, såsom den enda båtklubben i det aktuella området och med en erfarenhet under c:a 6 år av de aktuella förhållandena inom området, göra följande förslag och påpekanden:

1) Under tiden april—september bör broöppning, i mån av behov, kunna förläggas till vissa tider på dagen, lämpligen avpassade så, att landsvägs- trafiken beredes minsta möjliga olägenhet och att tågpassage kan ske utan någon väntan. Exempel från såväl in- som utländska farleder med klaffbroar kan tjäna som förebild.

Det måste anses synnerligen riskabelt och ganska oansvarigt, att tvinga mindre båtar att gå runt Falsterbonäset med de välbekanta och beryktade vind-, ström- och bottenförhållandena vid Falsterborev. Nedan lämnas statistik upptagande antalet genom kanalen passerande, icke avgiftsbelagda smärre båtar, såväl svenska som utländska. Under a) redovisas sådana farkoster, vilka för passage tarvat broöppning, under b) sådana, som kun- nat passera under bron, men där sänkning av slusskärmarna måste företas:

a) månad	svenska	utländska
april	57	39
maj	114	41
juni	257	73
juli	451	232
augusti	198	95
september	100	41

b) månad	svenska o. utländska
april	285
maj	454
juni	812
juli	1 043
augusti	577
september	314

Passerande utländska fartyg är i huvudsak av dansk, tysk, finsk, norsk och holländsk nationalitet.

Passerande fartyg bör beredas gästplats för kortare tid, då ingen möjlighet föreligger i Skanörs hamn.

2) Småbåtshamnen bör förläggas i N bassängen. Väderleks- och strömförhålladen torde omöjliggöra en förläggning av hamnen i S bassängen, och inuti kanalen torde en hamn också vara mindre lämplig, på grund av passerande större fartygs svall i den relativt trånga och vid kanalsidorna grunda farleden. Likaså torde det bli mycket svårt att anordna parkeringsplatser i tillräckligt antal i anslutning till förtöjningsplatser inuti kanalen. En förläggning av hamnen till N bassängen torde dessutom få väsentligt färre broöppningar som följd.

Utformningen av småbåtshamnen i den N bassängen bör enligt båtklubbens åsikt lämpligast kunna göras såsom långsgående med pirarmarna parallella, bottenfasta bryggor, utgående från pirhuvudena med sträckning längs dykdalberna mot land. Kommunikation med bryggorna bör anordnas såväl från land som från pirhuvudena.

Om bryggorna dras in till den innersta dykdalben (S. 3. resp. S. 6.) gives c:a 2 000 mtr kajlängd med plats för omkring 600 båtar. Uppmuddring av bassängens inre del till det erforderliga djupet av 2,5 mtr nödvändiggöres.

3) Följande serviceanordningar föreslås:

Då avståndet mellan bryggorna är för kort för bojförtöjning förses förtöjningsplatserna med pålar för akterförtöjning. Härigenom vinnes utrymme för flera båtar.

Brygghöjd bör vara 1,10—1,20 över normalvattenstånd.

Vattenledning, belysningsstolpar och el-uttag drages ut på bryggor och pirarmar.

Sjösättnings- och upptagningsanordning för båtar upp till en vikt av c:a 10 ton bör anläggas. Sedan längre tid härbärgerar Falsterbokanalens ett antal båtar med denna vikt.

Klubbhus med ev. mindre verkstadslokal skulle med fördel kunna inrättas i förra lotskontoret, där byggnaden nu utnyttjas i mindre omfattning för andra ändamål.

Toaletter anordnas för båtägare och gästande fartygsbesättningar.

4) Uppläggningsplatser för c:a 600 båtar anordnas i anslutning till de båda pirarmarna. Uppläggningsplatserna bör sommartid då båtarna ligger i sjön, kunna rymma c:a 1 200 bilar. Utfyllnad med material från muddringsarbetena i de inre vikarna torde kunna ge en utökad yta av c:a 50 × 70 mtr eller c:a 3 500 m² å vardera sidan, vartill kommer de båda kanalplanerna, vilka nu används som uppläggnings- resp. parkeringsplatser.

De nuvarande uppläggningsplanerna jämnas och hårdgöres. Befintliga stridsvagnshinder (betongplintar) undanskaffas, varigenom stor yta vinnes.

Falsterbokanalens Båtklubb representerar de flesta båtägarna inom det

aktuella området och anser sig ganska väl förtrogen såväl med de svårigheter och olägenheter som vidlåder de nuvarande förtöjningsplatserna som de önskemål, som framställts av ägare till såväl större som mindre farkoster. Det skulle därför kunna anses lämpligt att båtklubben kontakades före projekteringen, så att den därvid kom i tillfälle att framföra synpunkter och önskemål på småbåtshamnens utformning. Falsterbokanalens Båtklubb skulle synnerligen uppskatta en sådan kontakt med den projekterande myndigheten.

För FALSTERBOKANALENS BÅTKLUBB

(Östen Ohlmarks) ordf.

Östen Ohlmarks,

Steffensv. 46, 230 12 Höllviksnäs. Tel 040/630 64 ell, 45 10 82.

Statsrådet och Chefen för Kungliga Kommunikationsdepartementet
Fack
STOCKHOLM 2

Genom remiss av den 20 juni 1968 har Sjösportens Samarbetsdelegation välvilligt beretts tillfälle avge yttrande över den utredning om Falsterbokanalens fortsatta drift eller nedläggande, som gjorts inom Kommunikationsdepartementet.

I anslutning till vårt gemensamma remissvar vill Sveriges Motorbåts Union lämna förtydligande synpunkter beträffande motorbåtarnas specifika sjöegenskaper.

Så snart en motorbåt lämnat den skyddande skärgården eller hamnen på öppen kust, är den helt hänvisad till rådande nautiska förhållanden, vilket innebär att redan måttliga vindstyrkor, strömmar och specifika lokala förhållanden av krabb sjö etc. gör motorbåtsfärden obekvä. Sjöstuvning av allt löst erfordras och den i regel mindre sjövana familjesättningen blir utsatt för fysiska och psykiska påfrestningar. De fysiska påfrestningarna är härvidlag mycket större än man är benägen att tro. I krabb sjö måste alla som regel stå upp och det är särskilt benen, som påfrestas. Det beskrivna förhållandet har icke så mycket med sjövärdighet att göra. I den vägen tål moderna båtar med moderna bottenkonstruktioner och motorer ganska mycket. Låt oss i stället kallt konstatera, att motorbåtsfärder över öppna havssträckor redan vid måttliga vindstyrkor kräver mycket av sin besättning. Man torde behöva komma upp i båtstorlekar över 15 m innan den här beskrivna bilden ändras till det bättre.

Nu finns det som bekant en stor mängd människor för vilka motorbåten blivit semesterredskapet per préférence. När man tittar litet på dessa människors rörelseschema, finner man, att många aldrig vågar lämna ett visst vattenområde t. ex. Luleå—Piteå skärgård, Stockholms skärgård, Karlskrona skärgård, Göteborgs skärgård etc. För många återigen är en semestervandring runt svenska kusten något av en livsupplevelse. Men man finner då, att det är få av dessa båtvagabonder, som blivit så tuffa att de bara kör bortsett från rådande väderlek (givetvis ej mot stormvarning). Rörelseschemat är fastmera så, att man ligger några dagar på en plats och så försöker man göra ett språng över ett öppet vatten in i ett annat skärgårdsområde exempelvis från Eknöarna vid Kråkelund genom Kalmar sund för att komma in vid Långören och Torhamn eller bara för att ta sig ned till Borgholm. Under semestertid brukar det sålunda ligga mängder av båtar på strategiska punkter i väntan på gott väder för att göra ett sådant hopp.

(Beträffande segelbåtarna så är deras rörelseschema till sjöss helt olika motorbåtarnas beroende på segelföring och köl. Därtill innebär ju själva grundförutsättningen för segling att man måste uppsöka och utnyttja måttliga vindar och kanske segla så gott som varje dag under en semester om långa sträckor skall överfaras.)

I dessa sammanhang kan man nämna sådana passager som att komma runt Bjuröklubb ned mot Ratan, Hornslandet, Gävlebukten med Grepen, det alltid lika blåsiga Landsort och södra Kalmar sund runt Klotet, Kullen m. fl. För att göra dessa passager säkrare, och göra utbytet mellan sjösportare inom olika vattenområden rikare, är det uppenbart att varje möjlighet att bygga ut eller bevara »smitvägar» genom inre farleder och kanaler bör tillvaratas.

Sjösportens Samarbetsdelegation har ju också för några år sedan yttrat sig i den här angelägenheten och sökt få gamla skutleder rensade och utprickade. Exempel på sådana för yrkestrafiken helt ointressanta men för sjösporten nödvändiga leder är farleden bakom Björn i Gävlebukten, ej tillfredsställande utprickad så kallade Galthålet vid Landsort, farleden bakom Våldö i Kalmar sund, infarten till Torhamn vid Långören etc. etc.

Vi tror sålunda, att trots att en betydande teknisk utveckling är att vänta så kommer fritidsbåtarnas, av vilka 85 % är motorbåtar, rörelse i rum sjö inte nämnvärt att förändras. Till havs är den mindre motorbåten obekvämt och man kommer att vara beroende av skyddade färdleder. Att under dessa förutsättningar diskutera ett nedläggande av Falsterbokanalens, en utomordentlig »smitväg» runt en passage full av korssjö, intensiv yrkestrafik, hög dimfrekvens, dålig landkontur etc. vore att gå tvärs emot den växande fritidsflottans behov och önsknings.

Beträffande den avgift för kanalpassage respektive broöppning, som nämnts i samband med utredningen av Falsterbokanalens nedläggande finner Sveriges Motorbåts Union detta problem som en unik företeelse inför gällande svensk rättsuppfattning. Vi har ju beslutat att i det här landet skall vi ej bygga några tullbroar, ej direkt avgiftsbelägga trafiken på motorvägar eller bilfärjor. Pengarna tas ju in indirekt genom drivmedelsskatt. Kraven att just en båtägare skall räcka över några kronor till brovakten vid passage av en öppnad bro synes oss inte ge båtfolket jämlikhet med bilisterna.

Sammanfattning: Mot bakgrunden av det ovan sagda hemställer Sveriges Motorbåts Union att Falsterbokanalens som hittills skall hållas i drift i varje fall för fritidsbåtar och att dessa avgiftsfritt skall få passera kanalen.

Stockholm den 15 september 1968

för Sveriges Motorbåts Union

Sven Nylander
ordförande

Lennart Sjöberg
sekreterare

Höllviksnäs den 14/1 -70

Till myndigheten

Ang. Falsterbokanalen

Var detta beslut om stängning nödvändigt? Det blir ingen som kommer att tjäna något på det. Staten kommer att förlora mera pengar, mindre handelssjöfart får det besvärligare, likaså fiskebåtar, fritidsbåtar, kustbevakning, marin och andra servishåtar tvingas ut runt Falsterbo, denna kustfarligaste farvatten och ur beredskapssynpunkt sämre. Och ovanpå detta tvingas personalen att dra det tyngsta lasset. Bland annat i form av friställning, 4 man är redan nu uppsagda till den 1/4—1970 utan att erbjudas annan sysselsättning. Utöver dessa, har en familj sin försörjning av bunkerstation för handelssjöfarten som passerar kanalen.

Alla dessa nackdelar till ett sådant pris, var väl inte riksdagens mening?

En fortsatt respittid med stängningen och en ny undersökning om förhållandet med kanalen bör utföras.

De friställda

Namn	Ålder	Pensionsår	År i sjöfartsverkets tjänst
Ivan Lundström	50	79	24
Calle Nilsson	45	84	21
Gustav Gustavsson	39	90	18
John Levin	38	91	11

*John Levin**Calle Nilsson**Gustav W Gustavsson**Ivan Lundström*