

Nr 63.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående reparation och ombyggnad av Falsterbokanalen m. m.; given Stockholms slott den 25 februari 1949.

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

GUSTAF.

Torsten Nilsson.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

I anslutning till en framställning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlägges i propositionen förslag till reparation och ombyggnad av vissa anläggningar vid Falsterbokanalen, å vilka till följd av det använda byggnadsmaterialet skador börjat uppstå. Till grund för styrelsens framställning ligger en genom dess försorg verkställd utredning rörande den hittillsvarande trafiken i kanalen och dennas värde för den frestida sjöfarten m. m., vilken utredning i sina huvuddrag redovisas i propositionen. De erforderliga reparations- och ombyggnadsarbetena, som beräknas draga en total kostnad av 3,9 miljoner kronor, kunna utsträckas över en period av 4—5 år. För budgetåret 1949/50 föreslås, att 600 000 kronor anvisas för ändamålet. Som ett bidrag till kostnaderna för kanalens bibehållande och fortsatta drift förutsattes att en kanalavgift infördes.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 25 februari 1949.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE, KOCK, ANDERSSON.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, fråga angående reparation och ombyggnad av Falsterbokanalen m. m. samt anför därvid följande.

Redan i sina 1947 avgivna petita för innevarande budgetår anmälde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att en relativt omfattande reparation och ombyggnad av Falsterbokanalen kunde väntas bli erforderlig inom en nära framtid på grund av de skador, som börjat uppkomma på vissa av anläggningarna vid kanalen. I sina den 7 oktober 1948 avgivna petita för budgetåret 1949/50 har styrelsen, såsom redovisats i årets statsverksproposition, sjätte huvudtiteln, ånyo anmält frågan och uttalat, att den med hänsyn till storleken och omfattningen av den erforderliga ombyggnaden funnit sig böra, innan förslag därom framlades, närmare utreda frågan, huruvida behov föreligger att bibehålla kanalen även i fredstid. Sedan styrelsen numera föranstaltat om en dylik utredning, har styrelsen i skrivelse den 11 februari 1949 framlagt förslag rörande kanalens ombyggnad m. m., vilka jag härmed torde få anmäla.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erinrar i sin skrivelse, att kanalens tillkomst utgjorde ett led i de åtgärder, som under det senaste världskriget vidtogos för att trygga handelssjöfarten under kriget. Kanalen var sålunda nödvändig för att överhuvud taget möjliggöra en för krigshandlingar riskfri passage mellan Östersjön och Öresund, sedan de normala förbindelserna minerats. Under kriget samt tiden därefter, intill dess mineringarna avlägsnats, fyllde kanalen en mycket betydelsefull uppgift för folkförsörjningen och krigsberedskapen. Det i kanalen investerade kapitalet av ca 21 miljoner kronor torde säkerligen väl uppvägas av de besparingar, som kunnat göras dels genom undgånga haverier och därmed säkerställandet av varutransporterna mellan väst- och ostkusten, dels genom undvikande av den omläggning av en stor del av desamma, vilken utan tillgång till kanalen blivit nödvändig.

Med hänsyn bl. a. till kravet på kanalens utförande inom kortast möjliga tid samt svårigheterna att under krigstiden snabbt erhålla vissa byggnads-material gjordes vissa i kanalaneläggningen ingående delar halvpermanenta. Sålunda användes trämaterial även i övervattendelarna till de vägbrytare, som omsluta skyddsbassängerna vid den egentliga kanalens mynningar i Höllviken och Kämpingebukten, samt i kanalens strandskoningar. Dessa delar ha nu

mera undergått en mer eller mindre långtgående förstörelse till följd av att trämaterial angripits av röta och delvis helt förstörts. Om kanalaneläggningens fortbestånd ej skall äventyras, är en reparation och ombyggnad av de skadade delarna därför nödvändig. Nämnda delar av vågbrytarna liksom strandskoningarna böra sålunda utföras såsom permanenta konstruktioner. Därjämte erfordras kompletterande skyddsanordningar kring de yttre kanalmyningarna dels mot erosion av stränderna, dels mot sandvandring, vidare utförande i beständigt material av övervattendelarna till ledverk och förtöjningsdykdalber ävensom en ny fyr att ersätta den genom isskrivning förstörda fyren i Höllviken. Såsom framgår av det anförda äro de sålunda erforderliga arbetena icke att hänföra till underhållsarbeten i vanlig mening.

Enligt ett inom styrelsen den 11 januari 1949 uppgjort förslag till behövliga reparations- och ombyggnadsarbeten har totalkostnaden för dessa beräknats till 3,9 miljoner kronor. Utförandet av arbetena i fråga behöver 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 framtvinga kanalens avstängning för trafik. För budgetåret 1949/50 har medelsbehovet beräknats kunna begränsas till 600 000 kronor.

Såsom förut nämnts var kanalens utförande direkt föranledd av de särskilda förhållanden, som rådde under det senaste världskriget. Med hänsyn till de nya kapitalinvesteringar i anläggningen, som nu erfordras, förutom till de kostnader för kanalens drift, vilka ett fortsatt vidmakthållande av farleden medför och vilka hittills helt burits av statsverket, har styrelsen, innan den ansett sig kunna framlägga förslag om ombyggnaden, funnit det påkallat att närmare utreda, huruvida ett behov av kanalens bibehållande även i fredstid föreligger och, om så befinnes vara fallet, hur finansieringen av kanalens framtida underhåll och drift lämpligen bör ske. I dylikt syfte har på styrelsens uppdrag en promemoria utarbetats av byråchefen Per Åsbrink, innefattande vissa undersökningar rörande Falsterbokanalens hittillsvarande trafik samt därpå grundade överväganden rörande kanalens värde för sjöfarten och dess framtida ställning m. m. Syftet med den i promemorian förebrogta utredningen — som enbart tagit sikte på kanalens betydelse ur allmänna kommersiella synpunkter utan att ingå på frågan om dess betydelse ur beredskapssynpunkt — har varit att densamma skulle tjäna såsom underlag för en bedömning av förevarande fråga.

Av de i promemorian redovisade undersökningarna framgår att trafiken genom Falsterbokanalens, alltsedan kanalen öppnades för trafik och även under den tid efter krigets slut, då farleden runt Falsterborev ånyo kunnat trafikeras, befunnit sig i stigande. Under tiden fram t. o. m. första halvåret 1948, den tid som de i promemorian redovisade undersökningarna omfatta, hade sam-

manlagt 70 553 fartyg passerat kanalen. Lägges härtill trafiken under det andra halvåret 1948, varom uppgifter numera äro tillgängliga, hade t. o. m. den 31 december 1948 sammanlagt 79 045 fartyg passerat kanalen. Trafiken i kanalen har alltsedan kanalens tillkomst undergått en praktiskt taget oavbruten stegring och uppgick under 1948 till icke mindre än 15 907 fartyg. Denna ökning liksom den omständigheten, att någon nedgång i trafiken genom kanalen, mot vad som tidigare allmänt väntades, icke inträffade i och med att den yttre farleden efter krigets slut ånyo öppnades, får givetvis ses i samband med den starka ökning, totalt sett, som sjöfarten undergått under efterkrigsåren, men visar ändå, att kanalen även under fredstid erbjuder fördelar för trafiken och fyller ett behov.

Beträffande den lotspliktiga delen (fartyg över 20 nettoregister-ton utom kronan tillhöriga sådana) av det tonnage, som anlitat kanalen, har en särskild jämförande undersökning genomförts i avsikt att belysa storlekssammansättningen av ifrågavarande tonnage under *dels* det första hela fredsår, 1946, under vilket trafiken mellan Östersjön och Öresund ånyo hade möjlighet att välja mellan de båda lederna genom kanalen och runt Falsterborev, men, vad gäller den senare leden, alltjämt avsevärt besvärades av kvarstående minrisker, *dels* andra halvåret 1947 och första halvåret 1948, alltså de båda senaste höst- och vårhalvår, under vilka de intill tidpunkten för undersökningens genomförande mest »fredsmässiga» betingelserna för trafiken uppnåts. Sedermera, efter promemorians färdigställande, har styrelsen jämväl genomfört en motsvarande undersökning rörande den lotspliktiga trafiken under andra halvåret 1948.

De genomförda undersökningarna ha visat, att en viss förändring av trafikens sammansättning har inträffat, som klarast framgår av de i promemorian redovisade uppgifterna rörande trafikens relativa fördelning på olika storleksklasser av fartyg. Det större tonnaget har fått minskad och det mindre en ökad relativ betydelse i trafiken. En del av de större fartyg, som ännu 1946 trafikerade kanalen, har efter hand som den yttre leden runt Falsterborev betraktats som framkomlig, föredragit denna och lämnat kanalen. Medan t. ex. första halvåret 1946 sammanlagt 28,8 % av samtliga fartyg, som passerade genom kanalen, hade en nettodräktighet av 800 ton och däröver, kom första halvåret 1948 endast 17,8 % av fartygen över denna storleksgräns. För andra halvåret 1948 var motsvarande siffra 16,7 %. Den angivna minskningen för detta tonnage träffar samtliga de tre storleksklasser över 800 nettoregister-ton, som medtagits i redovisningen. De allra största fartygen på 2 500 nettoregister-ton och däröver ha praktiskt taget helt försvunnit från kanalen.

Den mot denna relativa minskning av trafiken för det större tonnagets vidkommande svarande ökningen av det mindre tonnagets trafik i kanalen faller helt på fartyg i storleksklassen 100—499 nettoregister-ton, som under 1946 utgjorde 30,9 % av hela antalet fartyg, men vilkas andel i trafiken under andra halvåret 1947 och första halvåret 1948 stigit till 37,7 % och under andra halvåret 1948 stigit ytterligare till 41,5 %. Av allt att döma svara motorskutorna för den större delen av denna ökning. Såväl den allra minsta storleksklassen

av fartyg, 20—99 nettoregister-ton, som storleksklassen 500—799 nettoregister-ton uppvisar en praktiskt taget oförändrad andel i trafiken.

Som en sammanfattning av de genomförda undersökningarna kan sägas, att en påtaglig tendens till »avgång» ur kanaltrafiken numera kan konstateras för tonnaget över en storleksgräns, som synes ligga någonstans omkring 800 nettoregister-ton och att denna »avgång» är nära nog fullständig för det allra största tonnaget, storleksklassen 2 500 nettoregister-ton och däröver. Trots detta torde det likväl kunna sägas, att de hittillsvarande efterkrigsårens utveckling av trafiken i kanalen klart ådagalägger, att kanalen även i fortsättningen, därest dess drift uppehålles, kommer att draga till sig en betydande trafik på grund av de fördelar, som den även under fredsmässiga förhållanden bereder sjöfarten och då framför allt sjöfarten med mindre fartyg.

I den föreliggande promemorian ha vidare vissa försök gjorts att närmare ange och bestämma de fördelar i olika avseenden, som kanalen även under fredsmässiga förhållanden medför för fartygstrafiken mellan Östersjön och Öresund och som tillsammans kunna sägas konstituera farledens fredstida värde för sjöfarten. Sådana fördelar ligga däri, att vägen mellan Östersjön och Öresund något förkortats genom kanalens tillkomst och att därigenom gångtiden och bränsleförbrukningen för fartygen nedbringats samt vidare att kanalleden vid dålig väderlek och, i varje fall tidvis, även vid ishinder erbjuder skydd och trygghet för trafiken och en framkomligare väg för denna än den gamla leden, varigenom fartygen i mindre grad än tidigare åsamkas tidsförluster på grund av död ligg-tid i hamn i avvaktan på bättre väder och lättande ishinder.

Under *fullt fredsmässiga förhållanden*, alltså då de angränsande vattnen helt frigivits för trafik och nuvarande inskränkningar vid fartygsrouternas sträckning icke behöva iakttagas, uppgår den genom Falsterbokanalens tillkomst uppkomna *vägförkortningen* till omkring 13 sjömil, om jämförelsen med kanalleden—Flintrännan avser passage runt Falsterborev och genom Flintrännan, och till omkring 5 sjömil, om jämförelsen gäller passage runt Falsterborev och genom Drogden. Den *nuvarande*, faktiska vägförkortningen torde emellertid, på grund av nyssnämnda, ännu bestående inskränkningar i fartygens möjligheter att hålla kortaste kurs, något överstiga den angivna. Vägen kanalleden—Flintrännan torde sålunda för närvarande vara omkring 16 sjömil kortare än vägen runt Falsterborev och genom Flintrännan i stället för som under fullt normala fredsförhållanden 13 sjömil. Den motsvarande nuvarande vägförkortningen vid jämförelse med leden runt Falsterborev och genom Drogden kan approximativt anges till omkring 11 sjömil.

Den *tidsvinst*, som fartygen göra vid passage genom kanalen och som ju är beroende av fartygens fart, blir icke direkt fullt proportionell mot vägförkortningen med hänsyn bl. a. till att fartygen på en del av kanalsträckan måste nedbringa farten till 4 knop. Vissa uppgifter rörande de beräknade tidsvinster-na för fartyg av olika fart redovisas i promemorian. Av dessa framgår att tidsvinsten för i varje fall det långsammare tonnaget kan uppgå

till 2 à 3 timmar och sålunda framstår såsom icke helt oväsentlig redan om hänsyn tages endast till den rena gångtidsvinsten. Därtill kommer emellertid att den för fartygsdriftens ekonomi *effektiva* tidsvinsten många gånger kan bli avsevärt större än gångtidsvinsten, nämligen i de fall, då denna möjliggör en sådan tidigare ankomst till lastnings- eller lossningshamn, att liggtiden där förkortas, t. ex. genom att nattuppehåll i hamn överflödiggöras.

De tidsvinster det här är fråga om påverka fartygsdriftens såväl fasta som rörliga kostnader. En minskad gångtid minskar såväl de fasta som de rörliga kostnaderna, varvid minskningen av de senare, huvudsakligen bränslekostnaderna, under alla förhållanden kan inkasseras som en definitiv vinst, medan minskningen av de fasta kostnaderna — beroende på i vad mån och i vilken riktning gångtidsvinsten påverkar liggtiden i hamn — kan komma att mer eller mindre »ätas upp» av ökade fasta kostnader för ökad liggtid i hamn eller ytterligare förstoras på grund av förkortad sådan liggtid. I den föreliggande promemorian lämnas vissa uppgifter till belysning av frågan om de besparingar för fartygsdriften, som ha samband härmed.

Vad först gäller fartygsdriftens *fasta kostnader*, äro egentliga kalkyler rörande tidsvinstens betydelse för dessa — bl. a. på grund av det ovissa sambandet mellan gångtidsvinst och liggtid i hamn — svåra att verkställa. En uppfattning om storleksordningen av de kostnadsbesparingar, varom här kan vara fråga, erhålles emellertid av vissa i promemorian redovisade, av statens trafikkommissions sjöfartssektion lämnade uppgifter rörande de uppskattade, fasta kostnaderna per fartyg och dygn för några fartyg i olika storleksklasser. Dessa uppgifter, som äro att betrakta som genomsnittstal, framgå av efterföljande sammanställning.

	Netto- registerton	Totala fasta kostnader per fartyg och dygn. Kronor
Motorskuta	75	200
Ångfartyg	300	825
Motorfartyg	300	950
Ångfartyg	800	1 125
Motorfartyg	800	1 450
Ångfartyg	1 300	1 350
Motorfartyg	1 300	1 700
Ångfartyg	2 500	1 950
Motorfartyg	2 500	2 550

De anförda uppgifterna ge klart vid handen, att den genom passage av kanalen möjliga tidsvinsten kan bli av avsevärd ekonomisk betydelse. I de fall då på grund av inbesparad liggtid i hamn den driftsekonomiskt effektiva tidsvinsten blir större än den rena gångtidsvinsten, t. ex. om en natts eller ett helt söndagsdygns liggtid överflödiggöres, kan minskningen av de fasta kostnaderna redan för ett enstaka fartyg uppgå till mycket betydande belopp. Men även i sådana fall, då den driftsekonomiskt effektiva tidsvinsten motsvarar enbart gångtidsvinsten, blir minskningen av de fasta kostnaderna beaktansvärd. För ett fartyg om 300 nettoregisterton motsvarar den för varje timmes tidsvinst 35 à 40 kronor, för ett fartyg om 800 nettoregisterton 45 à 55 kronor, för ett fartyg om 1 300 nettoregisterton 55 à 70 kronor o. s. v. Även om det av förut anförda skäl är ögörligt att närmare bestämma de fak-

tiska kostnadsbesparingarna, är det tydligt, att dessa tillsammans tagna för hela trafiken i kanalen måste uppgå till rätt väsentliga belopp.

Vad därefter gäller de motsvarande besparingar i fartygsdriftens *rörliga kostnader*, d. v. s. huvudsakligen *bränslekostnadsbesparingarna*, som passage genom kanalen likaledes möjliggör, redovisas i den föreliggande promemorian vissa kalkyler därom. På grundval av från statens trafikkommissions sjöfartssektion inhämtade uppgifter om bränsleförbrukning m. m. för ett antal fartyg i olika storleksklasser (samma som för motsvarande uppgifter rörande de fasta kostnaderna) har bränslekostnadsbesparingen för ifrågakvarande fartygstyper beräknats för såväl det fall, då trafiken genom kanaleden jämförts med trafik i leden runt Falsterborev och genom Flintrännen, som det fall, då jämförelsen avsett trafik Falsterborev—Drogden. De nämnda beräkningarna, för vilka närmare redogöres i promemorian, ha givit vid handen att en bränslekostnadsbesparing torde uppnås, som uttryckt per nettoregisterton av ifrågakvarande fartygstonnage i det förra fallet (jämförelse med trafik Falsterborev—Flintrännen) för det minsta medtagna tonnaget, motorskutor på 75 nettoregisterton, uppgår till omkring 18 öre per nettoregisterton och som med stigande fartygsstorlek faller, så att den för den största medtagna fartygstypen, 2 500 nettoregisterton, uppgår till omkring 4 öre per nettoregisterton. Om man ser till de för kanaltrafiken mera representativa fartygsstorlekarna, beräknas bränslekostnadsbesparingen för fartyg om 300 nettoregisterton uppgå till approximativt 9 resp. 17 öre per nettoregisterton och för fartyg om 800 nettoregisterton till 8 resp. 10 öre per nettoregisterton — de lägre siffrorna avseende motorfartyg och de högre ångfartyg. Vid jämförelse mellan kanaltrafiken och trafik Falsterborev—Drogden blir den motsvarande bränslekostnadsbesparingen för respektive fartygsstorlekar på grund av den mindre vägförkortningen inemot 70 % av den nyss angivna. — Den beräknade bränslekostnadsbesparingen, vilken såsom framgått av de anförda talen blir lägre för oljedrivna motorfartyg än för koleldade ångfartyg, hänför sig till i oktober 1948 gällande bränslepriser och till nuvarande router för sjöfarten.

Med utgångspunkt från nyssnämnda beräkningar för bränslekostnadsbesparingen för vissa angivna fartygstyper har i promemorian vidare redovisats ett försök till en mycket översiktlig och approximativ beräkning av den totala, under tiden 1 juli 1947—30 juni 1948 uppkomna bränslekostnadsbesparingen på hela den lotspliktiga trafiken genom kanalen. Nämnda beräkning, som varit möjlig endast med anlitande av avrundade, interpolerade bränslebesparings-tal för sådana storleksklasser av fartyg, som icke särskilt undersökts, och som dessutom bl. a. förutsatt en vanskelig bedömning av hur trafiken, därest kanalen icke varit tillgänglig för densamma, skulle ha fördelat sig mellan Drogden och Flintrännen, kan givetvis endast ge en mycket grov och ungefärlig uppfattning om den totala bränslekostnadsbesparingen. Utifrån de i promemorian närmare redovisade utgångspunkterna har kalkylen givit det resultatet, att den totala bränslekostnadsbesparingen för enbart den lotspliktiga trafiken genom kanalen under det nämnda året uppgått till i runt tal 375 000 kronor. Även med beaktande av alla de reservationer, varmed denna uppskattning framlägges, synes det — i synnerhet som kalkylen dels icke tagit hänsyn till den ökade bränsleförbrukning vid fart i leden utanför Falsterborev, som kan följa av ogynnsamma väderleks- och strömförhållanden där, och dels icke inkluderar den icke lotspliktiga trafiken i kanalen — uppenbart, att kanalens

existens medför mycket betydande direkta besparingar på grund av minskade bränslekostnader för den sjöfart, som anlitar denna farled.

Vad slutligen beträffar *kanalens värde som skyddsled* för sjöfarten vid dåligt väder och i någon mån även vid ishinder, möter varje försök till en kvantitativ bedömning av frågan samma svårigheter, som när det gäller att söka ange den genom vägförkortningen vunna tidsvinstens betydelse. Det torde vara obestridligt att tidigare, före kanalens tillkomst, i varje fall mindre fartyg vid hårt väder förhållandevis ofta åsamkades död liggtid i hamn i avvaktan på bättre väder för den besvärliga passagen runt Falsterborev. Likaså har man under de senaste åren kunnat konstatera, att kanalleden åtminstone tidvis under svåra isförhållanden medgivit genomfart, trots att samtidigt leden runt Falsterborev varit blockerad av is. Några mera bestämda uppgifter om i vilken utsträckning sjöfarten genom kanalens tillkomst i dessa avseenden befriats från eljest sannolika väntetidsförluster ha icke stått att erhålla. Det är emellertid uppenbart, såsom icke minst framgår av de i det föregående lämnade uppgifterna rörande fartygsdriftens fasta kostnader, att i den mån så skett, detta i de enskilda fallen kan ha varit av avsevärd ekonomisk betydelse för fartygen i fråga.

Om man söker sammanfatta de fördelar i olika avseenden, som Falsterbo-kanalen kan visas medföra för sjöfarten — fördelar, som tillsammanantagna för hela trafiken representera mycket avsevärda belopp och som, också om de genomsnittligt sett äro måttliga, i de enskilda fallen även kunna vara av väsentlig betydelse för fartygens driftsekonomi — synes det vara uppenbart, att kanalen alltså, även under de åtminstone relativt fredsmässiga förhållanden, som nu ånyo inträtt för sjöfarten, fyller en uppgift. I varje fall sett ur sjöfartsnäringsens och företagarnas synpunkt måste det vara ett betydande intresse, att kanalens drift även i fortsättningen uppehålls.

Den i den föreliggande promemorian genomförda utredningen har icke tagit ståndpunkt till den nu aktualiserade frågan om kanalens framtida ställning i annan mån än att den kan sägas ha redovisat frågeställningarna för ett sådant ståndpunktstagande.

I promemorian påpekas, att bortsett från de försvarspolitiska skäl för kanalens bibehållande, vilka i promemorian icke alls upptagits till behandling, knappast några mera betydande *direkta* statsintressen äro knutna till önskemålen att uppehålla kanalens drift, ehuru väl staten *indirekt*, såsom vårdare och främjare av sjöfartens intressen, har anledning att beakta de fördelar för sjöfartsnäringsen, som ett fortsättande av kanalens drift erbjuder, fördelar som då självfallet få vägas mot de uppostringar och kostnader kanalens bibehållande medför. Det framhålles emellertid också, att med hänsyn till de betydande nya kapitalutlägg ett fortsatt uppehållande av kanalens drift nu nödvändiggör och med hänsyn vidare till det förhållandet, att en avveckling av driften torde vara möjlig, utan att de anläggningar, som omfattas av i varje fall den egentliga kanalen, behöva helt spolieras — och att ett av even-

tuella framtida behov aktualiserat återupptagande av driften sålunda icke vore uteslutet — i ett läge sådant som det nuvarande även en sådan radikal utväg som kanalens nedläggande kan höra till vad som på allvar får övervägas.

Det måste, framhålles det i promemorian, i varje fall om beredskapspolitiska skäl icke skola tillmätas en utslagsgivande betydelse för frågans bedömning, vara en riktig och rimlig ståndpunkt att hävda, att de fördelar, som kanaleden medför för sjöfarten, för att utgöra en tillräcklig motivering för kanalens bibehållande böra helt motsvara såväl de nuvarande löpande driftskostnaderna som förräntning och amortering av de nu erforderliga nya investeringarna. Mot bakgrunden av den bild av kanalens värde för sjöfarten, som den verkställda undersökningen givit, synes det troligt, att en dylik »täckning» för de ifrågasattade kostnaderna f. n. föreligger och även i fortsättningen kan väntas komma att föreligga. Ett par ytterligare överväganden, som i dagens läge synts vara av betydelse för frågans bedömning, beröras emellertid i promemorian. Det ena gäller den hårda konkurrens om »investeringsutrymmet», som vid den nuvarande investeringsbegränsningen gör sig gällande och som gör det ofrånkomligt, att frågan rörande de ifrågasatta nya anläggningsarbetena vid Falsterbokanalen bedömes icke endast isolerad och för sig utan jämväl med hänsyn till andra och konkurrerande behov, icke minst näraliggande sådana på sjöfartens område. Det andra gäller de i mera begränsad mening statsfinansiella skäl, som i nuvarande läge likaledes kunna nödvändiggöra återhållsamhet från statsmakternas sida gent emot medelsanspråk för sådana icke absolut oundgängliga anläggningar, som det här är fråga om. Med hänsyn till att de fördelar för sjötrafiken, som Falsterbokanalen i fredstid medför, äro fördelar, som i främsta rummet komma sjöfartsnäringen som sådan till godo, kunna sådana statsfinansiella överväganden i alla händelser göra det berättigat att ifrågasätta, huruvida det rimligen bör ankomma på statsverket att ensamt svara för kostnaderna för farledens bibehållande.

Den föreliggande promemorian upptager i detta sammanhang frågan om införande av en kanalavgift för trafiken i kanalen, vilken fråga vid ett par tillfällen genom interpellationer och motioner förts inför riksdagen. Kraven om införande av kanalavgifter ha vid dessa tillfällen avvisats med hänvisning dels till den i dåvarande läge ännu rådande ovissheten om vilken roll kanalen efter återinträdda fredsmässiga förhållanden för sjöfarten skulle komma att spela för trafiken mellan Östersjön och Öresund och, vad särskilt gäller det motionsvägen framförda förslaget, dels till farhågor för att en avgift, därest den infördes, skulle draga med sig i förhållande till den möjliga intakten oproportionerliga uppbördskostnader. I dessa avscenden föreligga nu, såsom i promemorian påpekats och visas, bättre förutsättningar för ett ställningstagande till frågan, och därtill kommer, att denna nu får bedömas jämväl mot bakgrunden av de nya kapital- och investeringsbehov som ett bibehållande av kanaldriften medför.

De genomförda undersökningarna torde visa, att det i och för sig, både med hänsyn till den sannolika fortsatta omfattningen av trafiken i kanalen och med hänsyn till de ekonomiska fördelar denna erbjuder trafiken, finns förutsättningar för ett genomförande av en kanalavgift, som kunde lämna ett väsentligt bidrag till den ifrågasatta kanalombyggnadens och -driftens finansiering. Det får anses vara en rimlig ståndpunkt att hävda, att den sjöfart, som får tillfälle att utnyttja en sådan farled som Falsterbokanalen, som motprestation får erlägga en avgift av intill det belopp, som motsvarar den direkta driftskostnadsbesparing sjöfarten i fråga därigenom gör — alltså jämfört med de driftskostnader den skulle få vidkännas, om den i stället valde den andra farled, som den samtidigt har obehindrad tillgång till och full frihet att välja.

I fråga om en eventuell kanalavgifts utformning anföres i promemorian bl. a. följande.

Därest en kanalavgift skall införas, får vid avgiftens utformning hänsyn tagas såväl till önskemålet att möjliggöra enklast möjliga anordnande av uppbörden som till det samband mellan fartygsstorlek och driftskostnadsbesparing, som de genomförda undersökningarna konstaterat. Den omständigheten, att en eventuell kanalavgift knytes till förhållanden, som ha med fartygens driftskostnader att göra, motiverar å ena sidan, att avgiften utformas som en fartygsavgift, icke som en godsavgift, och härför talar jämväl hänsynen till frågan om uppbördens anordnande. Det förhållandet, att den driftskostnadsbesparing, varemot avgiften skall svara, minskar med ökande fartygsstorlek, motiverar å andra sidan, att ifrågavarande fartygsavgift, anknuten såsom normalt till fartygens nettodräktighet, icke bör *per nettoregisterton räknat* belasta olika stora fartyg lika mycket. Avgiften bör med andra ord utformas som en differentierad avgift, fastställd efter en fallande skala, som gör den *per nettoregisterton räknade* avgiftsbelastningen avtagande med stigande fartygsstorlek. Sistnämnda krav är väsentligt, emedan en odifferentierad avgift — i varje fall så snart den fastställdes till ett högre belopp än vad som motsvarade den *per nettoregisterton räknade* driftskostnadsbesparingen för de fartyg, för vilka denna är allra lägst, alltså de största fartygen — skulle medföra, att fartyg ovanför en viss storleksgräns, vars belägenhet bleve beroende av avgiftens höjd, skulle komma att »fösas ut» ur kanalen och alltså hindras att utnyttja de reella fördelar i fråga om väg- och tidsvinst, bränslebesparing m. m., som denna kunde erbjuda även dessa fartyg. En olämpligt utformad avgift skulle sålunda kunna leda till att det större tonnaget berövades möjligheten att utnyttja kanalen, samtidigt som denna genom statsmakternas beslut sattes i stånd för fortsatt drift och alltjämt hade kapacitet att betjäna även detta tonnage.

Den föreliggande promemorian tar icke i detalj ställning till avgiftens utformning, utöver vad som ligger i nu anförda överväganden, utan förutsätter att denna fråga får göras till föremål för särskild ytterligare utredning. Det påpekas dock att den eventuella avgiftens förordade differentiering självfallet icke behöver drivas så långt, att den nödvändiggör en komplicerad beräkning av avgiften för varje enskilt fartyg. Avgiften bör kunna fastställas efter en enkel trappstegsformad skala, där varje »trappsteg» finge motsvara en storleksklass av fartyg, och redovisas i en tabell som medger enklaste möjliga förfarande vid uppbörden.

Vad slutligen gäller handhavandet av denna uppbörd, synes den enklaste och smidigaste organisationen kunna erhållas, om det vore möjligt att träffa en uppgörelse med lotsverket om att de lotsar, som för alla lotspliktiga fartyg

obligatoriskt skola föra fartygen genom kanalen och därvid även omhänderha uppbörderna av utgående lotsavgifter, finge medverka vid kanalavgifternas upp- börd, vare sig denna medverkan skulle bestå i kontantuppbörd eller det slags anmälnings- och rapportarbete, som möjliggjorde en efterföljande debitering per räkning. Med den enkla utformning, som kanalavgifterna här förutsatts få, skulle lotspersonalen utan tvivel kunna ombesörja ifrågavarande uppgif- ter och hela uppbörderna därmed kunna ordnas med ett minimum av särskilda organisatoriska föranstaltningar och till en mycket rimlig kostnad.

Efter överlämnandet av nämnda promemoria till vissa myndigheter, hamn- förvaltningar och skilda sjöfartsorganisationer m. fl. har väg- och vattenbygg- nadsstyrelsen inhämtat deras yttranden rörande de i promemorian behandlade frågorna om kanalens fortsatta bibehållande och om avgiftsbeläggning av kanaltrafiken. Dessa yttranden ha lämnats av chefen för försvarsstaben, chefen för marinen, kommerskollegium — med vidfogade yttranden av dels Föreningen Sveriges inrikesjöfart, dels Sjöassuradörernas förening —, lots- styrelsen, riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap — med vidfogat yttrande av likvidatorerna för statens krigsförsäkringsnämnd —, fiskeri- styrelsen, statens trafikkommission, länsstyrelsen i Malmöhus län, hamndirek- tionerna i Malmö och Trelleborg, Sveriges redareförening, Sveriges segel- fartygsförening, Sveriges fartygsbefälsförening, Skånes fiskareförbund, Skånska hamnförbundet och Svenska sjöfolksförbundet.

Beträffande frågan om kanalens vidmakthållande för fortsatt drift ha de tillfrågade myndigheterna och organisationerna enstämmigt uttalat sig därför.

Chefen för försvarsstaben anser det ur försvarets synpunkt angeläget, att kanalen hålles i trafikabelt skick.

Chefen för marinen framhåller, att kanalens betydelse oförminskat kvarstår under krig, vari Sverige är neutralt. Även i ett krig, vari Sverige är indraget, blir kanalen av framträdande betydelse, så länge sjöförbindelserna mellan Östersjön och Västerhavet kunna upprätthållas. Han understryker även att det under stränga vintrar bör erbjuda mindre svårighet att hålla kanalleden, där isen i allmänhet är mindre svår, öppen för trafik än vad fallet är med den yttre farleden runt Falsterbo. Hans bestämda åsikt är, att kanalen bör under- hållas, så att dess användbarhet under beredskap eller krig icke äventyras.

Kommerskollegium finner, att hänsyn till ekonomiska försvarsberedskaps- synpunkter alltjämt böra i första hand vara avgörande vid ställningstagandet till frågan om kanalens fortsatta drift. Med hänvisning till kanalens betydelse för sjöfarten jämväl under fredsmässiga förhållanden i främsta rummet såsom skyddsled, finner kollegium uppenbart, att åtgärder böra vidtagas för att säker- ställa dess bibehållande i trafikabelt skick.

Lotsstyrelsen framhåller särskilt kanalens betydelse såsom skyddsled vid dåligt väder och ishinder. Enligt styrelsens mening råder intet tvivel om att kanalen i längden kommer att få en gynnsam inverkan på haverifrekvensen i vederbörande farvatten; de besparingar, som härigenom kunna göras, låta sig icke beräknas men röra sig uppenbarligen om betydande belopp. Det förhål- landet att vissa minrisker i stora delar av farvattnen runt Falsterborev beräk- nas kvarstå ännu i många år understryker än mera kanalens betydelse såsom skyddsled. Styrelsen finner, att kanalen under fullt fredsmässiga förhållanden är av sådant värde för trafiken mellan Öresund och Östersjön, att den icke utan tvingande skäl bör nedläggas.

Riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap framhåller, att kanalen torde

få stor betydelse för varuförsörjningen under ett eventuellt nytt beredskapstillstånd. På grund härav samt de fördelar kanalen skänker sjöfarten även i fred synas kostnaderna för dess iståndsättande och fortlöpande underhåll väl motiverade.

Fiskeristyrelsen redogör för kanalens betydelse för de fiskare, som vid utövande av fiske ha att färdas mellan Öresund och Östersjön, samt framhåller, att kanalen har ett betydande värde särskilt för det skånska fisket.

Statens trafikkommission uttalar såsom sin mening, att de omständigheter som föranlett anläggandet av kanalen komma att bli desamma, om Europa eller större delar därav på nytt skulle bli indragna i krig. Den omfattning trafiken genom kanalen nått även efter kriget visar därjämte, att kanalen kommit att fylla ett verkligt behov. Ett iståndsättande och bibehållande av kanalen synes kommissionen sålunda vara angeläget och viktigt, i första hand ur beredskapssynpunkt men även ur allmänna kommersiella synpunkter. Kommissionen tillstyrker därför livligt, att arbetena med erforderliga reparationer av kanalen snarast möjligt igångsättas.

Länsstyrelsen i Malmöhus län framhåller, att frågan om kanalens framtida ställning aktualiserats vid en tidpunkt, då förutsättningarna för ett rätt bedömande av densamma synas föga gynnsamma. Man kan under rådande förhållanden dock icke bortse från möjligheten, att kanalen vid ett krigsfall åter skulle bli av väsentligt värde för vår folkförsörjning. Den utgör i dagens läge sålunda ett viktigt led i landets ekonomiska krigsberedskap. Länsstyrelsen understryker vidare de fördelar, som kanalen även under fredsmässiga förhållanden bereder sjöfarten framför allt den med mindre fartyg. Dess fördelar framträda icke minst i form av skydd och trygghet för trafiken vid dålig väderlek och tidvis även vid ishinder. Länsstyrelsen tager därför bestämt avstånd från kanaldriftens nedläggande.

Sveriges redareförening anser det icke vara möjligt att ens tillnärmelsevis uppskatta de fördelar, som ur beredskapssynpunkt stå att vinna genom kanalens bibehållande, men framhåller, att dessa fördelar icke äro av allenast militär art utan därjämte avse tryggheten av folkförsörjningen i krigstid. Föreningen finner fördelarna väl motivera kostnaderna för kanalens bibehållande.

Sveriges segelfartygsförening hänvisar till kanalens stora gagn för landet i sin helhet ur krigsberedskapssynpunkt samt till de stora värden, som sjöfarten kunnat tillföra landet. I jämförelse härmed finner föreningen de erforderliga kostnaderna för iståndsättandet av den redan färdigställda farleden vara ringa.

Beträffande *frågan om kanaltrafikens avgiftsbeläggning och eventuella kanalavgifters avvägning* variera de i de avgivna yttrandena framförda meningarna i viss mån.

Kommerskollegium framhåller, att eftersom beredskapspolitiska skäl måste anses i främsta rummet utslagsgivande för kanalens bibehållande ligger det i sakens natur att erforderliga kostnader för att sätta och hålla kanalen i bebyggande skick skola bestridas av staten utan att enskilda belastas med avgifter för förräntning eller amortering därav.

Vad angår bestridandet av löpande förvaltningskostnader finner kollegium, att detta spörsmål får anses vara av principiell natur. Vid behandlingen av liknande problem under senare tid har sålunda, påpekar kollegium, den principen vunnit tillämpning, att trafiken avlastas från avgifter av här ifrågasvarande slag; detta har gällt fall, där vederbörande farled varit att betrakta såsom en kustfarled eller där farleden haft karaktär av skyddsled. I överensstämmelse härmed har passagen i de under senare tid av staten anordnade allmänna yttre farlederna genom Fårösund, Sotenkanalen, djuprännan i

Kalmarsund, Falsterbokanalen, norra farleden till Uddevalla samt farlederna i Södermanlands skärgård icke belagts med avgifter. Under återopande härav avråder kollegium från att förbinda Falsterbokanalens begagnande med avgifter.

Föreningen Sveriges inrikessjöfart ifrågasätter om det över huvud taget kan vara praktiskt att ådraga sig de komplikationer, som ett avgiftssystem och en uppbördsorganisation måste föra med sig. Om avgifter skulle bli direkt avgörande för kanalens vidmakthållande, vill föreningen dock icke helt motsätta sig en sådan åtgärd, dock under förbehåll, att dessa avgifter icke sättas högre, än att de komma att utgöra endast ett rimligt bidrag till merkostnaderna för kanalens bibehållande. Föreningen understryker vidare att alltför höga avgifter komma att medföra mindre trafik genom kanalen, varigenom intäkterna bli lägre än som vore möjligt med moderata avgiftsatser. Vid helt låga avgifter torde å andra sidan utbytet bli litet och komma i dålig relation till kostnaderna för själva uppbörden. En försiktig avvägning av avgiftsnivån ur nämnda synpunkter vore därför av största vikt. Enligt föreningens mening bör eventuell avgift helt läggas på fartyget utan belastning av medföljande gods.

Lotsstyrelsen har intet att erinra mot att kanalavgifter upptagas under förutsättning, att de icke sättas så höga att de komma att verka avskräckande för sjöfarten. Frågan om sättet för uppbörden bör enligt lotsstyrelsens mening närmare övervägas. Styrelsen finner det lämpligt, att uppbörden sker genom lotsverket för fartyg, som anlita lots, men är tveksam om så bör ske även för övriga fartyg.

Fiskeristyrelsen vill icke motsätta sig, att en måttlig avgift för passage genom kanalen upptages även av fiskebåtar, därest en sådan avgift finnes nödvändig för farledens bibehållande. Styrelsen framhåller vidare, att av frågan berörda fiskare även torde vara villiga att erlagga en sådan avgift.

Statens trafikkommission finner, att kostnaderna för reparation och istandsättning av kanalen få anses vara av ett så allmänt intresse för landet, att desamma helt böra bestridas av allmänna medel. Däremot anser kommissionen det icke orimligt, att kostnaderna för kanalens fortsatta underhåll och drift delvis uttagas av de fartyg, som begagna sig av kanalen. Enligt kommissionens mening böra eventuella kanalavgifter avvägas så, att ungefär hälften av kostnaderna för kanalens fortsatta underhåll och drift (alltså icke ränta och amortering av nedlagt kapital) bestridas av avgifter, som uttagas av fartygen; resten av kostnaderna bör falla på det allmänna såsom hänförande sig till nödvändiga beredskapsåtgärder.

Länsstyrelsen i Malmöhus län finner det icke orimligt, att sjöfartsnäringslämnan lämna bidrag till kostnaderna för såväl drift som istandsättning av kanalen. Å andra sidan synes det länsstyrelsen naturligt, att det allmänna står för viss del av kostnaderna, åtminstone så länge beredskapssynpunkten äger en så dominerande betydelse som nu. Frågan om kostnadernas fördelning samt i vilken form — genom kanalavgifter eller annorledes — sjöfartsnäringslämnan bör delta i kostnaderna måste noggrant utredas och avvägas; rederiernas bidrag bör därvid icke så avvägas, att sjöfarten till följd därav »drages bort» från kanalen.

Hamndirektionen i Malmö förmenar, att kapitalkostnaderna för den aktuella kanalombyggnaden såsom varande ett riksintresse böra åvila staten, men att till täckande av kanalens driftskostnader en kanalavgift må upptagas, konstruerad såsom en av fartygsstorleken oberoende avgift per nettoregister-ton och med minimiavgift.

Hamndirektionen i Trelleborg tillstyrker livligt, att en viss kanalavgift debiteras enligt de grunder, som angivas i föreliggande utredningspromemoria, samt beklagar, att dylik avgift ej tidigare uttagits.

Sveriges redareförening finner det önskvärt, att passage genom kanalen icke avgiftsbelägges, men vill icke motsätta sig en mindre avgift, därest detta efter ytterligare undersökningar skulle befinnas oundgängligen erforderligt för kanalens finansiering.

Sveriges segelfartygsförening uttalar, att om kanalen icke skulle kunna hållas öppen för trafik med mindre de årliga driftskostnaderna finansieras genom erläggande av kanalavgift för fartygen, vill föreningen icke motsätta sig detta, förutsett att avgiften icke blir för det mindre tonnage alltför betungande.

Skånes fiskareförbund förutsätter, att — även om kanalavgifter komma att uttagas — trafiken med fiskebåtar under alla förhållanden förblir avgiftsfri.

I likhet med samtliga remissinstanser har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, när den för egen del tagit ställning till den föreliggande frågan och den däröver genom styrelsens försorg förebragta utredningen, funnit att sådana starka skäl tala för kanalens vidmakthållande, att de nu aktualiserade reparations- och ombyggnadsarbetena böra komma till stånd. Redan de fördelar, som kanalens drift medför för den civila sjöfarten under fredstid, äro så betydande, att de väl motsvara och motivera de nya kapitalutlägg dessa arbeten medföra. Enbart den bränslekostnadsbesparing, som endast den lotspliktiga delen av trafiken i kanalen beräknas göra genom att anlita farleden, synes uppgå till belopp, som motsvara full täckning såväl för ränta och amortering å nu behövliga investeringar som för de löpande kostnaderna för kanalens drift. Till dessa vinster genom kanalens öppethållande få läggas de övriga fördelar — tidsvinst genom vägförkortning samt härigenom och genom minskad väntetid vid dåliga väderleksförhållanden inbesparade fasta kostnader för fartygsdriften, minskade risker och ökat skydd för fartygen m. m. — som kanalens drift medför för sjöfarten och vilka tillsammans måhända ej äro mindre väsentliga än bränslekostnadsbesparingen. Utifrån sådana överväganden skulle det enligt styrelsens mening framstå som dålig ekonomi att underlåta att verkställa de iståndsättningsarbeten, som nu äro nödvändiga för att trygga farledens vidmakthållande. Då därtill kommer, att kanalens fortsatta vidmakthållande jämväl motiveras av försvars- och beredskapspolitiska skäl, vilkas angelägenhet och styrka samstämmigt betygats av alla sakkunniga instanser, och vilka i nuvarande utrikespolitiska läge måste tilldraga sig särskilt beaktande, kan styrelsen så mycket mindre finna, att någon tvekan kan råda om att arbetena böra komma till utförande.

Styrelsen är väl medveten om de skäl, som ha samband med den i rådande ekonomiska läge nödvändiga, återhållsamma investeringspolitiken och som i och för sig kunna tala emot att dessa anläggningar utföras för närvarande. Styrelsen har jämväl beaktat de i egentlig mening statsfinansiella skäl, som likaledes kunna anföras mot medelsanspråk för anläggningar av det slag det här är fråga om. Det är obestriddligen riktigt, att en ombyggnad av Falsterbokanalen ehuru samhällsekonomiskt räntabel och värdefull i varje fall för dagen icke oundgängligen erfordras för att en tillfredsställande trafik skall kunna upprätthållas mellan Östersjön och Öresund, eftersom denna trafik till sitt förfogande har den gamla farleden runt Falsterborev. Med hänsyn till

sådana överväganden har styrelsen också prövat möjligheten att tills vidare genomföra endast mindre och provisoriska förstärkningsarbeten vid kanalen, efter vilka en mera genomgripande reparation och ombyggnad skulle kunna få anstå till en med avseende på det ekonomiska läget lämpligare tidpunkt. De undersökningar i sådant syfte, styrelsen företagit, ha emellertid visat, att även dylika provisoriska förstärkningsarbeten med nödvändighet finge bli så omfattande och kostsamma i förhållande till sin varaktighet, att styrelsen icke kunnat förorda deras genomförande. Därtill kommer, att en sådan provisorisk reparation, som i stort sett måste betyda en tämligen fullständig ombyggnad i trä av de nuvarande av samma material utförda vågbrytarna, skulle kräva stora kvantiteter av trävirke, vilka i nuvarande handelspolitiska läge torde böra reserveras för export.

Under sådana förhållanden, då ett nedläggande av driften vid kanalen icke syntes försvarligt, då en provisorisk reparation av anläggningarna vid densamma icke kunnat genomföras till en rimlig kostnad och utan en för vår export oläglig materialanvändning, och då vidare ett uppskov med reparatiönernas verkställande medför betydande risker för en förstörelse av anläggningarna och därmed sedermera för långt kostsammare reparationer av dessa, har styrelsen kommit till den bestämda meningen, att en mera definitiv ombyggnad av anläggningarna bör komma till utförande och likaledes att den bör påbörjas under innevarande år.

Vad därefter gäller finansieringen av ombyggnaden och av kanalens fortsatta drift, framhåller styrelsen följande. Den förebragta utredningen har — om det också står klart att kanalens fortbestånd ur försvars- och beredskapspolitiska synpunkter är ett betydande allmänt intresse — visat, att de direkta fördelar, som kanalens anlitande medför för sjöfarten, äro betydande och därtill av den natur, att de i varje fall i fredstid främst komma fartygsägarna till godo. Såsom anförts i den verkställda utredningen och i flera av de inhämtade yttrandena över denna, kan det under sådana förhållanden synas vara rimligt, att dessa lämna ett bidrag till de med kanalens vidmakthållande och fortsatta drift förenade kostnaderna. När styrelsen för sin del kommit till samma ståndpunkt, har den icke kunnat undgå att ta intryck av de statsfinansiella skäl, som i annat fall med starkare tyngd skulle kunna anföras mot att de ifrågasatta anläggningarna nu komma till utförande. Styrelsen har likaledes beaktat den opinion för införande av en avgift för trafiken i kanalen, som vid olika tillfällen kommit till uttryck i riksdagen och annorstädes och som bl. a. föranlett en motion i frågan senast till innevarande års riksdag. Ett ytterligare stöd för skäligheten i sin ståndpunkt finner styrelsen slutligen däri att jämväl de företrädare för rederiintressena, som beretts tillfälle att yttra sig över den verkställda utredningen och därvid även över avgiftsfrågan, ehuru de av naturliga skäl icke rekommenderat, att en avgift infördes, dock ha förklarat sig icke vilja absolut motsätta sig en sådan. — Det är i och för sig riktigt, såsom påpekats i kommerskollegii yttrande i ärendet, att utvecklingen under senare år alltmer 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 torde emellertid icke kunna 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 ter sig motiverad redan av det skälet, att de möjliga intäkterna av en avgift under alla förhållanden te 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 sakna avgifter, har endast djuprännan i Kalmarsund en trafik av med trafiken i Falsterbokanalen jämförlig betydelse, men här är det fråga om en farled, som icke är en kanal i egentlig mening och i vilken en avgift av praktiska skäl ej gärna kunde uttagas, varför en jämförelse här av den anledningen förfaller. Ej heller kan enligt styrelsens mening någon avgörande vikt tillmätas det förhållandet, att Falsterbokanalen hittills drivits utan att avgifter upptagits, vilket ju i främsta rummet får 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 framstå som ändrade och samtidigt hela frågan om kanalens framtida ställning skall avgöras, kan en omprövning jämväl av avgiftsfrågan vara motiverad. Styrelsen har för sin del utifrån angivna överväganden funnit sig numera böra förorda, att en kanalavgift upptages.

Beträffande den allmänna uppläggningsen av en sådan avgift kan styrelsen i stort ansluta till de principiella uttalanden, som därom gjorts i den verkställda utredningen, sålunda även vad gäller avgifternas differentiering efter fartygens storlek. I fråga om avgifternas storlek vill styrelsen uttala, att den med hänsyn till de betydande allmänna intressen, som jämväl äro knutna till kanalens bibehållande, finner det skäligt, att avgifterna ändock icke uttagas med belopp, som motsvara hela den beräknade driftkostnadsbesparingen för de fartyg, som trafikera kanalen. En sådan försiktig avvägning av avgifterna synes, innan närmare erfarenheter av avgifternas verkningar ännu stå till buds, motiverad även med hänsyn till angelägenheten av att avgifterna icke bli sådana, att de »driva bort» trafik från kanalen. Såväl vad gäller kanalavgiftens storlek som dess närmare konstruktion och formerna för dess uppbörd, är styrelsen — som förutsätter, att frågan om fastställelsen härav icke är av den natur, att den behöver underställas riksdagen — icke nu beredd att framlägga definitiva förslag utan avser att efter erforderlig ytterligare utredning senare återkomma därmed.

Styrelsen förutsätter likaledes, att frågan om Falsterbokanalens redovisning kommer att aktualiseras, därest en kanalavgift införes. Enligt styrelsens mening vore det dock av värde, om någon tids erfarenhet av avgiftssystemets tillämpning kunde vinnas, innan beslut om kanalens redovisning över kapitalfond fattas.

Såsom redan i det föregående anförts, beräknas medelsbehovet för den del av de föreslagna ombyggnadsarbetena vid kanalen, som kan komma till utförande under budgetåret 1949/50, uppgå till 600 000 kronor. Ett härför av riksdagen anvisat anslag blir tillgängligt först efter den 1 juli 1949, men med hänsyn till behovet att kunna fullt utnyttja hela arbetssäsongen för de arbeten, som kunna komma till utförande redan under instundande sommar, är det önskvärt att arbetena kunna taga sin början redan före nämnda datum. Med anledning härav och vid bifall till förslaget om kanalombyggnadens företagande hemställer styrelsen, att härför erforderliga medel genom överskridande av det för innevarande budgetår upptagna förslagsanslaget till underhåll och drift av statens fiskehamnar och farleder eller på annat sätt ställas till styrelsens förfogande att senare avräknas mot det för ändamålet särskilt anvisade anslaget.

Under återopande av vad sålunda anförts hemställer styrelsen bl. a. att Kungl. Maj:t måtte i proposition till riksdagen föreslå, att till påbörjande av arbetet med reparation och ombyggnad av Falsterbokanalens för budgetåret 1949/50 anvisas ett reservationsanslag av 600 000 kronor.

Departementschefen.

Falsterbokanalens 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.

Falsterbokanalens 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 kanalleden, som sålunda i fredstid väntades bli utan större betydelse. Delvis till följd av denna uppfattning om kanalanläggningens 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 verkstälts, 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 tonnaget, men denna har, vad antalet fartyg beträffar, mer än kompensrats av en ökning för det mindre tonnaget. — 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 behövligen 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 beräk-

nats 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 förenade 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 härutinnan 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.

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att å riksstaten för budgetåret 1949/50 under sjätte huvudtiteln till *Reparation och ombyggnad av Falsterbokanalen* anvisa ett reservationsanslag av 600 000 kronor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Sven Amark.