

Nr 103.

Av herr **Severin** i Gävle **m. fl.**, i *inledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag till bidrag till handelshamnar och farleder.*

Kungl. Maj:t har i bilaga 8 till statsverkspropositionen år 1953, sjätte huvudtiteln, kommunikationsdepartementet, å s. 49 föreslagit riksdagen att till "Bidrag till hamnar och farleder" för budgetåret 1953/54 anvisa ett reservationsanslag av 3 milj. kronor.

I sina petita avseende anslaget "Bidrag till handelshamnar och farleder" har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse den 30 augusti 1952 hemställt, att anslaget uppföres med 5 milj. kronor under motivering, att för närvarande föreligger belov av om- och nybyggnader av sådana hamnar, till vilka statsbidrag ifrågasättes, för en beräknad kostnad av ca 45 milj. kronor. Motsvarande statsbidrag beräknas till ca 22 milj. kronor. Huvuddelen av dessa företag borde rätteligen redan ha varit utförd, om hamnarna på ett tillfredsställande sätt skulle kunna betjäna sina trafikanter. I den beräknade kostnaden ingår tvenne västkusthamnar samt en hamn i nedre Norrland med ett sammanlagt belopp av 23,2 milj. Dessutom föreligger bidragsansökningar från vissa andra, under styrelsens kontroll redan utförda hamnbyggnadsföretag. Genomförandet av dessa angivna mycket aktuella ombyggnads- och utvidgningsarbeten kan enligt styrelsens mening icke utan allvarliga olägenheter utsträckas över en längre tidrymd än fem år.

Den hamn i nedre Norrland som här avses är Gävle. Över hamnen pågår en intensiv skeppning av gods till och från ett av Sveriges mest betydande industri-distrikt, beläget inom Dalarnas och Gästriklands bergslag. Flera mycket stora industrier, belägna inom detta område, har efter företagen prövning satts i privilegierad ställning vid tilldelning av byggnadstillstånd för att åstadkomma en kraftig produktionsökning och därmed följande ökning av export av färdigprodukter och import av råvaror och fossilt bränsle.

De flesta industriutbyggnaderna börjar nu bli klara. För att den ökade exporten och importen skall komma till stånd erfordras emellertid, att lämpligt belägna hamnar har resurser att ombesörja varutransporterna. Är inte detta fallet måste hamnutbyggnad företagas. En sådan hamnutbyggnad utgör ett direkt anslutande led till industriutbyggnaderna. Industrierna har beträffande för produktionsökningen nödvändig hamnkapacitet framhållit, att de av ekonomiska skäl icke kan förlägga denna varutransportökning av massgods över annan hamn än Gävle, samt meddelat, att den ökning av skeppningen över denna hamn, som kan påräknas under de närmaste åren, uppgår till minst 300 000 ton. Då hamnen

nu saknar möjlighet att ombesörja denna trafikökning har industrierna begärt, att staden skyndsamt måtte vidtaga alla erforderliga åtgärder för utbyggnad av hamnen med tillhörande, av staden bekostade men av statens järnvägar ägda rangerbangårdar och övriga hamnspåraneläggningar.

Av den varutrafik, som nu förmedlas över Gävle hamn, går inte mindre än 92 % till och från detta industriuppland, beläget utanför stadens jurisdiktionsområde, och endast 8 % av trafiken kommer på det senare området. Varutrafiken över hamnen företeer en för svenska hamnar sällan förekommande jämn balans mellan export och import, som för statens del bl. a. betyder att tomdragning av järnvägsvagnar förekommer endast i mycket obetydlig utsträckning, vilket är en mycket stor fördel för statens järnvägar, som till och från hamnen har en ekonomiskt synnerligen givande godstrafik. Inte mindre än 95 % av varukvantiteterna till och från upplandet förmedlas av statens järnvägar. En mycket betydande del, ca 3 miljoner kronor, av totalkostnaden för hamnutbyggnaden kommer på spåraneläggningar, erforderliga för SJ:s hamntrafik. Kommerskollegium har i sitt remissyttrande beträffande Gävle hamnfråga även anfört att SJ borde bidra med stor del till denna spårutbyggnad.

De gods, som skeppas till och från Gävle, består till huvudsaklig del av relativt lågvärdigt massgods, såsom koks, stenkol och oljor samt järnmalm, papper, pappersmassa och trävaror. Trots den ytterst livliga trafiken över hamnen och med den ökning av densamma, som industrierna angivit, kan hamnavgifterna på dessa varuslag icke inbringa ett belopp, som är tillräckligt för att finansiera utbyggnaden av Gävle hamn, för vilket kostnaderna i mars 1952 beräknas uppgå till ca 11 miljoner kronor. Hamnen har försökt, i den mån det varit möjligt, att med egna medel finansiera en sådan utbyggnad och har höjt hamnavgifterna så långt detta varit ekonomiskt försvarligt. Hamnavgifterna i Gävle är f. n. bland de allra högsta i svenska hamnar och torde icke kunna ytterligare höjas, vilket även anförts av kommerskollegium i kollegii skrivelse den 27 februari 1952 till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, i vilken skrivelse kollegium tillstyrker statsbidrag till hamnutbyggnaden. Finansieringen av denna utbyggnad synes icke vara möjlig enbart genom stadens egna resurser, såvida man icke räknar med en väsentlig ökning av kommunalskatten. Staden har icke ansett en sådan skattehöjning möjlig med hänsyn till den redan nu höga kommunalskatten. Då riksintresset för hamnutbyggnaden i så väsentlig grad överväger det rent lokala intresset, har staden hos Kungl. Maj:t anhållit om största möjliga statsbidrag till kostnaden för detta arbete. Denna ansökan har tillstyrkts av olika myndigheter och näringsorganisationer, och ärendet torde tillhöra det fåtal hamnbyggnadsärenden, där statsbidrag oreserverat tillstyrkts av samtliga statliga remissinstanser.

Då hamnutbyggnaden i Gävle icke utan mycket allvarliga konsekvenser för upplandets industrier kunnat uppskjutas, har staden redan nödgats påbörja arbetet efter erhållet meddelande från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att staden härigenom icke försitter sina möjligheter till att, efter vederbörlig prövning,

komma i åtnjutande av statsbidrag, därest arbetet utföres under statlig kontroll, vilket senare nu sker.

I statsverkspropositionen anföres, att de medel, som under de senaste åren kunnat ställas till förfogande för handelshamnar och farleder, i allmänhet endast räckt till att understödja förbättringsarbeten i hamnar, som befunnit sig i ett mer eller mindre framskridet stadium av förfall, samt till befrämjande av uppkomsten av vissa anläggningar, som anses angelägna ur försvarsberedskapsynpunkt. Såvitt nu kan bedömas, torde det ej heller för den närmaste framtiden bli möjligt att i statsbudgeten bereda utrymme för någon större ökning av den ordinarie bidragsverksamheten på förevarande område. Då emellertid vissa speciella bidragsfrågor för närvarande föreligger, som kan behöva undersökas på ett mera ingående sätt, och då 1952 års riksdag uttalat önskemål om en översyn av principerna för statens medverkan vid om- och utbyggnad av handelshamnar och farleder, avses att i annat sammanhang föreslå Kungl. Maj:t att förordna en särskild utredningsman för att inom kommunikationsdepartementet biträda med en sådan undersökning.

Det kan förväntas, att denna utredning kommer att ta en längre tid i anspråk, varigenom finansieringen av utbyggnaden av Gävle hamn kommer att ställas på framtiden, vilket i sin tur kan medföra att den nu påbörjade för näringslivet i hamnens uppland ytterst nödvändiga utbyggnaden icke kan fullföljas i nu avsedd utsträckning.

Hur önskvärt det än är att erforderliga medel för statsbidrag till kostnaderna för utbyggnad av Gävle hamn omedelbart kan ställas till förfogande i den utsträckning, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordnat, vill undertecknade motionärer med hänsyn till det nuvarande statsfinansiella läget inskränka sig till att föreslå en höjning av det nu i statsverkspropositionen föreslagna anslaget till "Bidrag till handelshamnar och farleder" med 500 000 kronor. Härigenom skulle det vara möjligt att med en miljon kronor påbörja beviljandet av statsbidrag till utbyggnad av Gävle hamn, då i riksstaten för budgetåret 1952/53 även finnes ett belopp av 500 000 kronor för statsbidrag till hamnutbyggnader, vilket belopp ännu icke disponerats för sådant ändamål, varför hemställes,

att riksdagen måtte besluta att till Bidrag till handelshamnar och farleder för budgetåret 1953/54 anvisa ett reservationsanslag av 3 500 000 kronor.

Stockholm den 21 januari 1953.

Erik Severin,
Gävle.

Adolv Olsson,
Gävle.

Edith Liljedahl.