

Nr 135.

Av herr **Gustavson m. fl.**, om anordnande av vissa passbåtsförbindelser i Göteborgs skärgård.

Frågan om ett rationellt ordnande av skärgårdssamhällenas trafikproblem har länge varit brännande. De år 1938 tillsatta sakkunniga för utredning av skärgårdarnas behov av förbättrade kommunikationer konstaterade i sina år 1939 och 1940 avgivna betänkanden och förslag, att skärgårdsbefolkningen i mindre grad än övriga innevånare fått del av de förmåner i olika kommunikationshänseenden, som statsmakterna ordnat genom betydande anslag.

Sedan ganska länge har det sålunda varit aktuellt att i Göteborgs skärgård förbättra de kommunikationer, som hittills huvudsakligen ombesörjts med privatägda ångare. Utan tvivel är det bästa sättet att förbättra förbindelserna mellan öarna och fastlandet samt öarna sinsemellan, att färjbåtar med så regelbundna och täta turer som möjligt mellan öarna och lämpligaste plats på fastlandet uppehålla trafiken. Den förut nämnda skärgårdsutredningen hade tydligen, vad angår Göteborgs skärgård, uteslutande tänkt sig kommunikationerna med båtar mellan Göteborg och respektive öar samt överlätit initiativet till de lokala kommunal- och vägmyndigheterna att ordna med passbåtsförbindelser mellan öarna i norra skärgården och Hjuvik samt mellan öarna i södra skärgården och Saltholmen. Vägstämman i Öckerö och Styrso dåvarande vägdistrikt beslutade även att hemställa till länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län om förordnande av förrättningsman för utredning och förslag angående färjbåtsförbindelse mellan öarna i Öckerö socken och Hjuvik i Torslanda kommun samt mellan öarna i Styrso kommun och Saltholmen i Västra Frölunda kommun (numera Göteborgs stad). Länsstyrelsen biföll denna framställning och förordnade civilingenjör Harry Lind att upprätta det sålunda av nämnda vägdistrikt begärda förslaget. Den 14 december 1943 avgav den förordnade förrättningsmannen sitt betänkande med förslag till lösning av detta viktiga kommunikationsproblem.

Förslaget innebär i huvudsak att tre passagerarfartyg om 70 ton med plats för 100 personer skulle anskaffas för ett pris av 102 500 kronor per styck. Dessa fartyg skulle uppehålla förbindelserna mellan öarna i Öckerö kommun och Hjuvik. Trafiken skulle ordnas med anslutning till redan be-

fintlig busslinje mellan Hjuvik och Göteborg. Vidare skulle turerna läggas så att varje båt på sin bestämda linje endast hade att anlöpa högst fyra bryggor, detta för att förkorta restiden, som skulle bli 50 minuter enkel tur på den längsta linjen, vilken beräknades få en längd av 13 kilometer. För trafiken i norra skärgården skulle anläggas tio bryggor. Kostnaderna för nämnda båtar och bryggor beräknas uppgå till 1 080 000 kronor.

För södra skärgården, alltså öarna i Styrso kommun, föreslås att två båtar av samma typ och storlek som för norra skärgården anskaffas. Även dessa båtar skulle gå i pendeltrafik mellan öarna och Saltholmen, som har direkt spårvagnsförbindelse med Göteborgs centrum. Uppmuddring av en viss farled föreslås samt anläggning av sju bryggor. Kostnaden för södra skärgården beräknas till 618 000 kronor. Den sammanlagda kostnaden uppgår sålunda till 1 698 000 kronor.

Även om vi mycket starkt vilja betona riktigheten i förslaget grundprincip, nämligen att det allmänna bör handhava trafiken på i huvudsak det sätt förrättningsmannen förordar, så äro vi dock övertygade om att genomförandet av förslaget icke behöver medföra så stora kostnader, som förrättningsmannen beräknat. Förslaget upptar nämligen bland annat uppförande av bryggor på öar, där utmärkta tilläggsplatser redan finnas i där befintliga fiskehamnar. Även torde man kunna beräkna att de bryggor, som måste komma till stånd, kunde göras något enklare än vad förrättningsmannen föreslagit. Möjligen skulle även båtarna kunna göras något mindre än som förutsatts, ty det är ju här inte fråga om båtar för annat än passagerare och lättare gods.

När vi sålunda anse, att civilingenjör Linds ovan berörda förslag i princip kan läggas till grund för ordnandet av trafiken i Göteborgs skärgård, vilja vi dock understryka behovet av att detaljerna i sagda förslag revideras. Ävenså vilja vi framhålla, att förslaget torde kunna genomföras etappvis.

Det område, vars kommunikationer här gäller att ordna, är betydande. Vid årsskiftet 1943—1944 hade Öckerö kommun 6 488 innevånare. Kommunerna äro i stark tillväxt. Invånarantalet vid årsskiftet 1944—1945 var sålunda för Öckerö 6 620. Utom den bofasta befolkningen finns det sommartid i dessa kommuner ett mycket stort antal sommargäster. Skärgårdsutredningen hade vid sina undersökningar funnit, att det i Styrso kommun funnos 3 000 fasta sommargäster, och i Öckerö kommun är denna summa betydligt större. Vid veckoskiftet under sommartiden beräknades att Öckerö kommun besöktes av 9 000 till 10 000 sommargäster.

Öarna, särskilt i Öckerö kommun, ligga ganska långt avlägsna från den ö, där kyrkan är belägen och där präst, läkare, barnmorska och sjuksköterska äro bosatta samt andra gemensamma anordningar som t. ex. den kommunala administrationen äro belägna. Det ligger i öppen dag att det medför stora olägenheter och betydande kostnader för befolkningen å dessa avlägset

belägna öar att uppehålla förbindelse med den ö, där de olika samhälls- och välfärdsorganen äro belägna. De båtförbindelser som finnas äro inrättade för resa från öarna till Göteborg och åter. För övrigt äro även dessa förbindelser, särskilt för de längst bort liggande öarna, mycket tidsödande och i flera avseenden otillfredsställande. Särskilt påfallande äro olägenheterna, när besök skall göras vid länslasarettet i Uddevalla, vilket är det enda inom landstingsområdet med medicinsk avdelning, eller vid länsanatoriet å Svenshögen. Med anlitande av befintliga båtförbindelser måste minst en övernattning ske i Göteborg. Därest dylik övernattning skall undvikas får vederbörande bekosta extra båt, vilket medför en kostnad, som varierar mellan cirka 10 och 15 kronor enkel tur.

Under isvintrar ha olägenheterna av att det allmänna icke varit skyldigt att upprätthålla förbindelsen mellan öarna och fastlandet varit mycket svåra. All trafik till och från öarna måste då under långa perioder företagas över isen, varvid en stor del av varutransporterna skedde med bilar. För att trafiken skulle kunna pågå någorlunda riskfritt och för att bilförsäkringarna skulle gälla krävdes att det allmänna (vägstyrelsen) skulle utstaka och plöga vägen över isen samt ständigt ha under uppsikt tjockleken av isen, vars bärighet man icke på grund av växlande strömdrag kunde vara säker på. Några dylika åtgärder under vintrarna ha inte kunnat vidtagas på grund av att vägstyrelsen på sin tid icke drivit färjtrafik i egen regi, vilket medfört mycket stora svårigheter. Ännu flera olägenheter på grund av nu rådande trafikförhållanden inom nämnda områden kunde anföras. Men vi torde redan med det anförda ha visat hur nödvändigt det är att förbättrade förbindelser mellan öarna och fastlandet komma till stånd. Som vi tidigare framhållit anse vi därvid den bästa lösningen vara, att det allmänna svarar för passbåtsförbindelser, som knyta öarnas vägsystem samman med fastlandets vägar. Nu utgående anslag till nyanläggning av bygdevägar, under vilken rubrik måhända det av oss berörda förslaget närmast hör, har under flera år varit så litet och torde även under den närmaste tiden bli så ringa, att den andel av anslaget, som kan belöpa på Göteborgs och Bohus län, icke torde kunna belastas med så stort projekt som det ifrågasvarande och därför icke heller kan upptagas å föreskriven flerårsplan. Vi anse därför att ett särskilt anslag för angivna ändamål bör anvisas, ty vi förmena att ordnandet av kommunikationerna i Göteborgs skärgård är en fråga, vars lösning icke längre kan uppskjutas.

Med stöd av det anförda få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära förslag till passbåtsförbindelse mellan öarna i Öckerö socken och Hjuvik i Torslanda kommun samt mellan öarna i Styrso socken och Saltholmen å Göteborgs stads

område, varvid, med aktgivande på i motionen framförda synpunkter, ett av civilingenjör Harry Lind uppgjort förslag bör revideras och läggas till grund för det förslag i ämnet, som Kungl. Maj:t må framlägga till 1946 års riksdag.

Stockholm den 22 januari 1945.

John Gustavson

i Guntorp.

Oscar E. Mattsson.

Gustav Karlsson.

Erik Arrhén.

Karl H. Andersson.
