

**Nr 133**

*Utlåtande i anledning av väckta motioner angående undersökning och planläggning av trafikförhållandena i Bohusläns kustland och skärgårdar.*

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Karl Andersson m. fl.* (I: 202) och den andra inom andra kammaren av herr *Staxäng m. fl.* (II: 451), har föreslagits att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa, att Kungl. Maj:t vidtager åtgärder för undersökning och planläggning av trafikförhållandena i Bohusläns kustland och skärgårdar.

Motionärerna ha inledningsvis erinrat om att den bohuslänska kusten sedan gammalt haft en ganska livlig sjötrafik. Sedan ångbåtarnas tillkomst har reguljär trafik uppehållits längs kusten från Göteborg till Strömstad med vissa turer utsträckta ända till Oslo. Dessutom har en del trafikföretag haft en betydande lokaltrafik sjöledes mellan öarna och tätorterna på fastlandet. Längs denna cirka 20 mil långa kuststräcka ligger förutom städerna Göteborg, Marstrand, Lysekil och Strömstad en hel rad med tätbebodda samhällen dels på kusten och fastlandet och dels på öarna ute i skärgården. Flera av öarna har en befolkning mellan 1 000 och 2 000 invånare. För samtliga dessa har sjötrafiken i gångna tider varit ett trafikmedel av stor betydelse. Ute i den bohuslänska skärgården finns cirka 40 000 bofasta invånare som för sin utkomst och näring är beroende av goda trafikförbindelser. Därtill kommer sommartid omkring 100 000 turister och semesterfirare som söker sig ut till kustbandet. Om man undantager Stockholms läns skärgård, där viss jämförelse förefinnes, torde motsvarande förhållande icke finnas i något annat län inom vårt land.

Motionärerna erinra vidare om att transportmedlen till lands på grund av utvecklingen slagit ut den längs kusten gående långsammare sjötrafiken, varigenom kustsamhällena i högre grad än förut blivit beroende av förbättrade landförbindelser.

De stödåtgärder som under senare år kommit till stånd bl. a. från statens sida för att upprätthålla en fortsatt båttrafik har emellertid betraktats som en övergångsåtgärd tills att andra bättre kommunikationer till lands hunnit byggas ut. I detta sammanhang upplyser motionärerna om att det bolag, som senast ombesörjt reguljär båttrafik mellan Göteborg och

Smögen, fr. o. m. den 2 januari i år upphört med sin verksamhet och numera trätt i likvidation.

Härefter ha motionärerna anfört följande.

Denna allvarliga utveckling på trafikväsendets område för berörda öar och kustområde kommer sannolikt att medföra en ökad isolering och betydande risk för ytterligare avfolkning. Då befolkningstätheten är störst utåt kusten och länets största samhällen där är belägna, får dessa kommunikasfrågor en ytterst allvarlig innebörd för hela länet.

Då trafikutvecklingen som förut nämnts nu otvetydigt pekar på landtrafik, ligger enligt vår mening lösningen för skärgårdsbefolkningens trafikproblem däri att fasta vägförbindelser utbyggs till skärgårdssamhällena. Landskapets geografiska struktur har medfört att såväl järnvägen (Bohusbanan) som den genomgående landsvägen (riksväg nr 2) går relativt långt inne i landskapet. Härifrån har redan flera tvärgående vägar ut till kusten kommit till stånd, men skärgårdssamhällena står i stort sett ännu utan fasta trafikförbindelser till fastlandet och kustsamhällena utan lämpliga vägförbindelser med varandra.

Vägförvaltningen i länet har nyligen fått i uppdrag att undersöka behovet av vissa färjeförbindelser, men det erfordras även planläggning av nya vägar och broförbindelser om trafiken skall kunna tillgodoses och en ersättning för den mistade båttrafiken uppnås. Vissa av skärgårdens tätbebyggda öar t. ex. Karingön har ett sådant läge att broförbindelse är otänkbar, och en reguljär färjeförbindelse ställer sig ganska dyrbar. I sådana fall bör övervägas om passbåtförbindelser kunde insättas och därvid erhålla samma rätt som färja d. v. s. att vägförvaltningen fick upprätthålla vägtrafik med passbåt utan avgift för trafikanter såsom fallet är med färja.

Det synes oss angeläget att en undersökning genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg företages om hur berörda trafikbehov lämpligen bör lösas. Härvid bör upprättas förslag om att genom en utbyggnad av vägnätet, byggande av broar samt inrättande av nya färjor och passbåtförbindelser skaffa trafikmöjligheter för den stora befolkning som lever och är bofast i Bohusläns skärgårdar och kustområden.

Över motionerna ha, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttranden avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, sjöfartsstyrelsen samt länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* erinrar till en början om att frågan om Bohusläns kommunikationer under senare år vid ett flertal tillfällen varit föremål för styrelsens ställningstagande. Sålunda underströk styrelsen bl. a. i utlåtande över en av 1952 års bohuskusttrafikutredning avgiven promemoria, att den planläggning av skärgårdens förbindelser på längre sikt, som borde genomföras innan åtgärder vidtoges i syfte att omlägga trafiken, krävde ett omfattande utredningsarbete, som därför snarast möjligt borde påbörjas.

Styrelsen framhåller vidare, att vissa begränsade utredningar på området redan igångsatts genom vägförvaltningens försorg. Styrelsen anför vidare.

Den nu aktualiserade frågan är icke enbart en vägfråga utan problemen bör även ses i ett vidare sammanhang såsom med hänsyn till berörda trafikföretags möjligheter att upprätthålla förbindelserna, näringslivets utveckling och lokalisering, befolkningsutvecklingen o. d. Styrelsen har sig bekant att utredningar i sistnämnda hänseenden redan pågå dels inom Göteborgs regionplaneområde, dels utanför detta genom särskilt utredningsorgan. I den mån dessa kunna nyttiggöras för att belysa skärgårdens speciella problem synes detta böra ske.

Med hänsyn till frågans vikt är det väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppfattning, att en sådan allsidig utredning, varom omförmäles i motionerna, vore av stort värde som underlag för den fortsatta trafikplaneringen inom Bohusläns skärgård. Emellertid är projekteringsläget inom verket för närvarande så ansträngt att en dylik utredning icke kan företagas inom verket. Styrelsen är dock medveten om att utredningen i vissa delar kommer att belasta verket. Styrelsen förordar alltså att utredningen kommer till stånd snarast möjligt antingen genom en kommitté med representanter för berörda intressen eller också genom särskild utredningsman, som till förfogande får experter för olika områden.

*Sjöfartsstyrelsen* uttalar bl. a., att trots stora ekonomiska oppoffringar från såväl enskilda intressenters som det allmännas sida förutsättningar icke gått att skapa för det fortsatta uppehållet av kustlinjetrafiken. Försättningsvis anföres följande.

Detta måste anses bero på att det för båtlinjerna kvarstående trafikunderlaget blivit alltför begränsat för att möjliggöra helårstrafik med kombinerade gods- och passagerarefartyg av nuvarande typ med dessas ofrånkomligt höga driftkostnader. Kustlinjefartygens relativa långsamhet samt — bortsett från högsommarmånaderna — linjernas mycket ringa turtäthet ha medfört att den fast bosatta befolkningen praktiskt taget helt övergått till att för sina resor taga i anspråk andra kommunikationsmedel. Även godstransporterna torde utan någon egentlig belastning av kustsamhällellens invånare redan nu kunna omhändertagas av andra trafikföretagare. Med hänsyn härtill kan enligt sjöfartsstyrelsens mening enbart ett bortfall av kustlinjetrafiken knappast tagas till intäkt för åtgärder av de i motionerna antydda syftet — även om dylika åtgärder ur andra synpunkter kunna anses angelägna.

Betydelsen av den av Marstrandsbolaget bedrivna verksamheten ligger numera närmast hos turisttrafiken under högsommaren. Skulle denna trafik jämväl försvinna, går för sommargäster och turister en värdefull rekreativmöjlighet förlorad. Därjämte kommer under sommarmånaderna de landväga trafikmedlen att — åtminstone tills områdets brofrågor lösts — få en tidvis svårbelastning.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* framhåller, att den av motionärerna påtalade utvecklingen stått klar för länsstyrelsen, vilken med de möjligheter som yppats medverkat till att bättre väg-, bro- och färjförbindelser kommit till stånd i kustbandet. Vidare framhålles, att åt vägförvaltningen i länet uppdragits att verkställa utredning om erforderliga färjförbindelser i Bohusläns skärgård. En sådan utredning är emellertid icke

till fyllest. Den bör även omfatta erforderliga väg- och broförbindelser. Länsstyrelsen anför vidare.

Vid uppgörandet av förslagen till flerårsplaner skulle det för länsstyrelsen vara av stort värde att ha tillgång till en utredning rörande här berörda kommunikationsproblem. Det skulle icke endast ge en uppfattning om det samlade behovet av investeringar för detta ändamål utan även vara till vägledning vid angelägenhetsgraderingen av de olika företagen.

En utredning av kommunikationsproblemen är emellertid icke endast en vägteknisk fråga. Som grund härför måste ligga en näringsgeografisk utredning. En sådan pågår emellertid redan såväl inom länet som inom göteborgsregionen, och ehuru den icke är färdigställd, torde resultaten härav successivt kunna utnyttjas för här ifrågakvarande ändamål.

Under hänvisning till det anförda får länsstyrelsen för sin del tillstyrka, att en utredning kommer till stånd i huvudsak enligt de riktlinjer, som angivas i motionerna. Länsstyrelsen vill emellertid framhålla, att därest denna utredning avses skola uppdragas åt väg- och vattenbyggnadsverket, vilket enligt länsstyrelsens mening vore det lämpligaste, det för den på vägförvaltningen ankommande delen av utredningen erfordras, att särskild personal ställes till förfogande, för att utredningen skall kunna genomföras inom rimlig tid.

*Utskottet.* Utvecklingen på kommunikationsväsendets område har — såsom framhållits av både motionärerna och de hörda remissmyndigheterna — medfört att de snabbare landtransportmedlen i allt större utsträckning ersatt den mera långsamt gående kusttrafiken. Det till följd härav minskade underlaget för den senare trafiken har i sin tur medfört försämrade kommunikationsförhållanden för befolkningen i de vidsträckta delar av de bohuslänska kustområdena och skärgårdarna som antingen helt sakna väg- och broförbindelser eller också ha otillfredsställande sådana. Även utskottet, som i allt väsentligt delar motionärernas uppfattning i denna fråga, finner det därför angeläget att utan tidsutdräkt åtgärder vidtagas för åstadkommande av en förbättring härutinnan. Sådana åtgärder synas i enlighet med vad som förordats av motionärerna främst böra syfta till åvågabringande av fasta väg- och broförbindelser samt, där sådana icke rimligen kunna utbyggas, kompletterande färj- och passbåtförbindelser. Utbyggnaden av kommunikationslederna i fråga bör självfallet föregås av en allsidig undersökning och planläggning av på vad sätt och i vilken turordning denna utbyggnad bör ske. Utskottet, som alltså tillstyrker att en sådan undersökning verkställs, förutsätter att vid densamma genomförande de av motionärerna och remissinstanserna anförda synpunkterna vederbörligen beaktas. Beträffande formerna för undersökningen torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att taga ställning. Representanter för vägmyndigheterna torde dock i en eller annan form böra beredas tillfälle deltaga i utredningsarbetet. Detsamma torde vidare böra bedrivas på ett sådant sätt att därav föranledda förslag eller delförslag kunna tagas i beaktande vid den omprövning av flerårsplanerna för väg- och brobyggnadsverksamheten för åren 1955—1959 som skall verkställas nästkommande år.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer utskottet,  
att riksdagen må, med bifall till motionerna I:202 och  
II:451, i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att Kungl.  
Maj:t ville vidtaga åtgärder för undersökning och planlägg-  
ning av trafikförhållandena i Bohusläns kustland och skär-  
gårdar.

Stockholm den 15 maj 1956

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND

*Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet ha närvarit*

från första kammaren: herrar Karl Andersson, Gustaf Karlsson,  
Ohlon, Leander, Gillström, Näsström, Pålsson, Sundelin, Einar Persson,  
Erik Svedberg, Rikard Svensson, Söderberg, Bengtson, Jacobsson och Birke;  
samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Andersson i  
Malmö, Åkerström, Rubbestad, fröken Elmén, herrar Petterson i Degerfors,  
Andersson i Mölndal, Staxäng, Widén, Jansson i Kalix, Löfroth, Svensson  
i Stenkyrka, Blidfors, Andreasson och Nelander.

---