

## Nr 66

Av fru **Lewén-Eliasson m. fl.**, *angående reguljär bilfärjetrafik Sverige—Åland—Finland.*

Den längre semestertid, som numera alla åtnjuter, har möjliggjort för allt större grupper att besöka andra länder. Den expanderande bilismen medverkar även till denna utveckling. En sådan vidgad kontakt med andra länder och folk på bred bas kan bara hälsas med tillfredsställelse, och det är angeläget att man från samhällets sida medverkar härtill. Att man då i första hand tänker på våra närmaste grannar i Norden är för oss självklart av många skäl. Samhörigheten de nordiska folken emellan vill man gärna göra allt flera delaktiga av, och ett medel till detta är att låta människor vistas i och färdas i varandras länder. Ett land, som för bilisterna hittills inte varit så lätt tillgängligt, är Finland. Det har bjudits ganska begränsade möjligheter för dessa att åtföljas med sin bil ta sig över till de centrala delarna av Finland. Inte heller till Åland har det erbjudits sådana möjligheter av någon vidare omfattning. På Åland skulle annars finnas lätt tillgängligt ett nära utflykts- och semesterområde för vårt lands folkrikaste trakter.

Kunde man åvägbringa en sammanknytning av landsvägstrafiken i Finland och Sverige via Åland, skulle detta betyda mycket stora fördelar. Fördelar som naturligtvis inte bara erbjuds och befrämjar nöjesbilismen utan desslikes kommunikationen över huvud taget. Det är därför helt naturligt, att frågan om en bilfärja mellan Sverige och Finland ofta diskuterats i de båda länderna, sedan bilismen fått sitt definitiva genombrott i vårt land under 1950-talet. Man skulle på så sätt fortsätta att efter moderna linjer utveckla den reguljära trafiken österut, som annars är av gammalt datum. Denna började redan 1838, då Finska ångfartygsbolaget började trafikera linjen Stockholm—Åbo—Helsingfors—Reval—S:t Petersburg. Linjetrafiken har sedermera byggts ut högst väsentligt och ombesörjes numera av två finska och ett svenskt rederi, vilka träffat överenskommelse om samsegling, vilken numera har en stor kapacitet. Som exempel på utvecklingen kan nämnas, att antalet passagerare 1913 var 40 000 och 1954 var 220 000. Detta senare år var antalet bilar 4 450.

Problemen omkring trafiken österut har under detta utvecklingsskede följts med stort intresse av regering och riksdag i vårt land. Under tiden före första världskriget gjordes betydande ansträngningar för att förbättra förbindelserna med Ryssland. Den i början av århundradet verksamma statliga handels- och sjöfartskommittén föreslog bl. a. en sjöfartsförbindelse mellan Gävle och Björneborg, vilken sommartid skulle utsträckas till Pe-

tersburg. Stockholms Rederiaktiebolag Svea öppnade år 1911 en av staten subventionerad reguljär linje på Riga, som trafikerades intill första världskrigets utbrott. Nämnda år tillsatte regeringen en kommitté med uppgift att utreda möjligheterna för en ytterligare utveckling av sjöfartsförbindelserna mellan Sverige och Ryssland och särskilt möjligheten för och lämpligheten av att nyinrätta en reguljär linje mellan länderna. Kommittén avlämnade sitt betänkande år 1916, som utmynnade i ett förslag om en järnvägslinje mellan Kapellskär i Roslagen och Baltischport i Estland. Genom förslaget ansåg man sig trots den skillnad i spårvidd som förefanns ha bundit samman järnvägsnäten i Sverige, Norge och Danmark och dem på kontinenten via Sassnitz med det ryska nätet. På grund av den kort tid därefter inträffade revolutionen i Ryssland fördes inte förslaget vidare.

Genom valet av Baltischport som östlig ändpunkt på färjelinjen ställdes järnvägarna i Finland utanför den genom färjan erhållna gemenskapen. Orsaken härtill var bl. a. att man ville undvika transitering genom annat land av den ryska trafiken och att farleden till Åbo vid den tidpunkten inte ansågs lämpad för navigering med stora färjor. I Hangö ansågs isförhållandena lägga hinder i vägen för en reguljär fart. Frågan om Åbo som hamn för järnvägsfärjan togs år 1919 upp av Finlands kommunikationsminister, och året därpå tillsattes en blandad kommission, Svensk-finska trafikkommissionen — med uppgift att klargöra de tekniska och ekonomiska möjligheterna och villkoren för en statlig järnvägsförbindelse eller annan statsdriven eller statsgaranterad sjöfartsförbindelse mellan Sverige och Finland.

Från svensk sida ställdes krav på att Åbolinjen skulle bli fullt jämbördig med Baltischportlinjen. För detta fordrades bl. a. att frågan om konkurrensen mellan de samseglande rederierna och järnvägsfärjan skulle lösas och att järnvägslinjen från Åbo inåt Finland borde byggas ut för tyngre trafik.

Regeringen framhöll redan innan trafikkommissionen tillsattes, att statsfinansiella och andra förhållanden inte gjorde det möjligt att tänka sig, att de diskuterade planerna skulle kunna realiseras under den närmast följande tiden. Den var emellertid intresserad av att frågan på möjligast fullständiga sätt utreddes. Resultatet av kommissionens arbete finns redovisat i statens offentliga utredningar 1923: 65.

Det är följaktligen gamla traditioner man knyter an till, när man nu ifrån dagens utgångspunkter tar upp till omprövning kommunikationsmedlen och kommunikationslederna Sverige—Finland. Sådana initiativ har på den senaste tiden tagits från olika håll såväl i riket Finland som på Åland och i vårt land.

Ledningarna för motororganisationerna i Sverige, Norge, Danmark och Finland enades på en sammankomst i Helsingfors 1954 om att uttala en enhällig önskan, att åtgärder snarast måste vidtagas för att förbättra förbindelserna mellan Sverige och Finland genom insättandet av en bilfärja med stor kapacitet mellan två hamnar, belägna så långt ut som möjligt i Stockholms och Åbos skärgårdar och med goda förbindelser till fastlandet i övrigt.

Vidare kan åberopas att i PM till skiss till regionplan för stockholmstrakten av den 31 oktober 1955, utarbetad av Stockholmstraktens regionplane-kontor, framhålles på tal om norrtäljevägen: »Huvudinfarten till Norrtälje blir således norrifrån genom en avgrenande väg, medan huvudleden fortsätter i nordöstlig riktning mot väddökusten. Sträckningen fram till Norrtälje är tidigare prövad. Fortsättningen mot kusten är ej studerad och ingår i skissen närmast som en erinran om att frågan om en bilfärjeförbindelse till Åland som led i en framtida huvudförbindelse mellan Finland och kontinenten måste tas upp till grundlig utredning. Det är tänkbart att en sådan trafik i framtiden kan komma att spela en stor roll, och man bör därför vara beredd på att vägen vid någon senare tidpunkt skall kunna ges karaktär av motorväg i hela sin utsträckning.»

Denna propå har ej mött genmäle från något håll. Tvärtom har t. ex. Stockholms handelskammare i sitt remissyttrande avgivet 1956 sagt att »det måste t. ex. råda stor tvekan om det kan vara till fyllest att utföra de nya delarna av norrtäljevägen norr om Ullnasjön med en enklare standard än vanlig motorvägsstandard. Vid prövningen av denna fråga är det också angeläget, att de resultat beaktas vartill fortsatt utredningsarbete rörande en färjeförbindelse från Roslagen till Finland kan komma att leda, en utredning som enligt handelskammarens mening snarast möjligt bör komma till stånd.»

Att dessa frågor tilldrar sig stor uppmärksamhet i Finland framgår av att man i den finska riksdagen motionerat i ärendet, en skärgårdskommision har tillsatts med uppgift bl. a. att ta upp kommunikationsväsendet i skärgården, en fråga som också den finska väg- och vattenbyggnadsstyrelsen arbetar med. I Ålands landsting har likaså frågan tagits upp, och i den senaste landskapsbudgeten har anslagits 1 milj. finska mark för undersökningar med anledning av den planerade väg- och färjeförbindelsen finska fastlandet—Åland—Sverige.

Genom stor aktivitet på Åland och i Väddö kommun på den svenska sidan samt med hjälp av expertis vid stockholmstraktens regionplane-kontor har man lyckats intressera en enskild redare att med hjälp av en provisorisk bilfärja under trenne sommarmånader befordra såväl bilar som passagerare mellan Simpnäs på Väddö och Mariehamn. För detta krävs ej några särskilda anordningar av större omfattning som inte kan klaras på det lokala planet, men det kommer ändå att ge en nyttig erfarenhet för den fortsatta utvecklingen och medge rådruum för den vidare planeringen av en eventuell leds definitiva sträckning och utformning för såväl den finska som den svenska sidan om Åland.

Med hänsyn till denna frågas angelägenhetsgrad och betydelse i det större sammanhanget jämte det intresse och den uppmärksamhet den väckt hos myndigheterna i Finland och på Åland anser vi att den från svensk sida också bör ägnas omsorg och de lovvärda lokala initiativen få det stöd de behöver för att leda till ett fullgott resultat. Olika statliga myndigheter torde här snarast behöva ge sin sakkunniga medverkan härtill.

Med anledning av vad ovan anförts hemställas,  
att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära  
utredning om de åtgärder, som kan ifrågakomma för att un-  
derlätta en reguljär bilfärjetrafik Sverige—Åland—Finland.

Stockholm den 23 januari 1959

*Anna-Lisa Lewén-Eliasson*

*Sven Hedqvist*

*Gunnel Olsson*

*Carl-Erik Johansson*

*Essen Lindahl*

*Arthur Sköldin*

i Södertälje