

Nr 152

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående reguljär bilfärjetrafik Sverige—Åland—Finland.

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Jansson m. fl.* (I:50) och den andra inom andra kammaren av fru *Lewén-Eliasson m. fl.* (II:66), har hemställts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära utredning om de åtgärder som kan ifrågakomma för att underlätta en reguljär bilfärjetrafik Sverige—Åland—Finland.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sitt yrkande torde få hänvisas till motionen II:66.

Över motionerna har yttranden inhämtats från länsstyrelsen i Stockholms län, sjöfartsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt stockholmstraktens regionplanenämnd.

Länsstyrelsen i Stockholms län, som i ärendet inhämtat yttrande från bl. a. vederbörande länsvägnämnd, erinrar om att frågan om förbättrade kommunikationsleder mellan Sverige och Finland med västlig ändpunkt inom Stockholms län från svensk sida varit föremål för stort intresse sedan lång tid tillbaka. Senast prövades frågan i samband med ett under 1955 framlagt skissförslag till regionplan för stockholmstrakten, i vilket motorvägsstandard föreslogs för vägen Stockholm—Norrtälje—Elmsta fram till trakten av Gamla Grisslehamn med sikte på en bilfärjeförbindelse till Åland. Förslaget togs emellertid icke upp i det nyligen antagna regionplaneförslaget, emedan erforderliga utredningar icke hunnit utföras. Även från finsk och speciellt åländsk sida hade frågan visats stort intresse, varom bl. a. av Ålands landsting beviljat anslag om 1 milj. mark för undersökning av färjeförbindelse utgjorde bevis. Enligt uppgift skulle de finska och åländska utredningarna redan ha påbörjats. Någon kontakt i ärendet med länsstyrelsen hade emellertid ännu icke tagits, men skulle dylik i viss omfattning ha skett under hand mellan de åländska och finska utredningsorganen och representanter för stockholmstraktens regionplaneförbund.

Länsstyrelsen anför vidare följande.

En svensk redare avser att i början av juni månad detta år insätta en provisorisk bilfärja mellan Simpnäs inom Väddö kommun och Mariehamn på Åland. Länsstyrelsen har sig vidare bekant, att ett för ändamålet bil-

dat bolag i Finland har planer på att inrätta en bilfärjeled med Gräddö inom Frötuna kommun som utgångspunkt på svensk sida. Denna färja skulle angöra Mariehamn och ha Korpo i Åboland som slutpunkt. Båda här omnämnda svenska kommuner har visat synnerligen stort intresse för att resp. förbindelser skall komma till stånd. Förstnämnda projekt har genom en av Vaddö kommun gjord framställning kommit under länsstyrelsens prövning i vissa hänseenden och en del åtgärder har med anledning härav redan vidtagits. Länsstyrelsen har vidare i anslutning härtill ansett det lämpligt att å tjänstemannaplanet inom länsstyrelsen (sektionschefen på planeringssektionen, vägdirektören och landsfogden) påbörja viss förberedande utredning, vilken i huvudsak kan sägas gå ut på undersökning av lämpliga tilläggsplatser och vägförbindelser på den svenska sidan i anslutning till den aktuella färjtrafiken.

En utredning av den art motionärerna åsyftar kommer enligt länsstyrelsens uppfattning att bli relativt omfattande med hänsyn till de många och skiftande problem, som måste bli föremål för överväganden och undersökningar. Länsstyrelsen säger sig dela de av motionärerna framförda synpunkterna att, med hänsyn till frågans vikt och betydelse och den uppmärksamhet den rönt från såväl finsk som svensk sida, frågan bör ägnas största omsorg samt tillstyrker att den i motionerna begärda utredningen kommer till stånd.

Även *länsvägnämnden* anser den i motionerna föreslagna utredningen böra snarast komma till stånd.

Sjöfartsstyrelsen, som berett Stockholms Rederi AB Svea tillfälle avgiva yttrande i ärendet, har bl. a. anfört följande.

Antalet passagerarebilar, som åren 1954 till 1958 av de samseglande svenska och finska rederierna överförts mellan Sverige och Finland, framgår av det bilagda yttrandet. Mellan nämnda båda år har bilantalet mer än fördubblats. År 1958 överfördes nära 9 400 fordon, varav 7 400 på linjen Stockholm—Mariehamn—Åbo. Överföringskapaciteten, som successivt byggts ut, har enligt bolagets uppgifter hitintills icke satts på hårdare prov och en viss marginal anges ha förefunnits jämväl under topptrafikmånaderna. Från och med nästkommande år kommer transportmöjligheterna att betydligt öka med insättande av ett nytt fartyg, anordnat för direkt in- och utkörning av fordon.

De samseglande rederiernas trafik är baserad på Stockholm med förhållandevis långa överföringssträckor som följd. En bilfärjeförbindelse med framskjutna terminalanläggningar och följaktligen korta överföringssträckor möjliggör betydligt mindre tidskrävande resor. Den skapar därtill ytterligare, lättillgängliga turistmål. En bilfärjeled bör därigenom — särskilt som den bör kunna medföra en sänkning av resekostnaderna — väsentligt stimulera den bilburna turismen och därtill bli utnyttjad jämväl av andra bilresenärer.

Turismen torde under överskådlig tid ge en bilfärjelinje huvuddelen av dess trafikunderlag. Detta medför stora säsongvariationer, av bl. a. klimatologiska skäl förmodligen betydligt större än de, som utmärker den starkt expanderande bilfärjetrafiken mellan Sverige och Danmark. Härigenom

begränsas de ekonomiska förutsättningarna för en komplement- eller alternativlinje för bilbefordran från roslagskusten till Åland och vidare till Finland. Att förränta större, i specialiserat båtmaterial investerat kapital förefaller vanskligt liksom att överhuvud söka uppehålla trafiken under lågsäsong. Åtskilliga skäl kan därför åberopas för att det är ekonomiskt fördelaktigt att trots längre överföringstid även fortsättningsvis basera biltransporterna på Stockholm och låta dessa ske i kombination med annan, mindre säsongkänslig trafik. Vid utnyttjande av mindre kapitalkrävande tonnage bedömes dock finnas förutsättningar för att såsom nu förberedes driva en ekonomiskt självbärig färjetrafik sommartid mellan Roslagen och Åland. En bilfärjelinje jämväl mellan Åland och finska fastlandet bör givetvis gynnsamt påverka trafikunderlaget för en dylik linje.

En mera definitiv lösning av färjeproblemet bör enligt styrelsen ses mot bakgrund av de investeringar, som kan göras i vägnäten, i första hand då på finska sidan. Otvivelaktigt komme genom den växande motorismen och sökandet efter nya turistmål biltrafiken mellan Sverige och Finland att öka betydligt. Mot denna bakgrund tillstyrker sjöfartsstyrelsen att en utredning i bilfärjetrafikfrågan kommer till stånd. Styrelsen finner det naturligt att till grund för utredningsarbetet lägges erfarenheterna från den provisoriska färjeleden mellan i första hand Sverige och Åland liksom från den bilfärja, som fr. o. m. år 1960 insattes i den på Stockholm baserade trafiken. Med hänsyn härtill ifrågasattes om icke någon tid bör förflyta innan utredningen påbörjas.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erinrar i sitt yttrande om den provisoriska bilfärjetrafik av relativt betydande omfattning som under den gångna sommaren uppehållits.

De åtgärder som på svenska sidan närmast aktualiserats genom denna trafik anses närmast vara en undersökning av behovet av och lämpligaste platser för eventuella färjelägen samt eventuellt erforderlig upprustning av tillfartsvägar till desamma. Enligt vad styrelsen erfarit hade länsstyrelsen i Stockholms län sin uppmärksamhet riktad på härmed sammanhängande frågor och hade även tillsatt en särskild expertkommitté för vissa undersökningar i frågan.

Innan en större och mera omfattande utredning i ämnet av det slag motionärerna synes ha avsett igångsattes, vilken utredning närmast skulle avse trafikbehovet i stort och på längre sikt, finner styrelsen resultatet av de sålunda påbörjade undersökningarna rimligtvis böra avvaktas liksom även erfarenheterna av ytterligare något eller några års trafik på de nuvarande, mera provisoriska lederna. Styrelsen finner sig med hänsyn härtill icke kunna tillstyrka bifall till motionerna.

Stockholmstraktens regionplanenämnd har som eget yttrande åberopat innehållet i ett av dess *regionplanekontor* avgivet tjänsteutlåtande vari inledningsvis framhålles, att den allmänna utvecklingen gör det sannolikt

att en utbyggnad och effektivisering av kommunikationerna mellan Finland och Sverige helst bör göras i form av en bilfärjeled.

Regionplanekontoret anför fortsättningsvis bl. a. följande.

Bilfärjorna till och från Finland bör av skilda orsaker lokaliseras till den smalaste delen av Ålands hav och den kortaste vattenvägen från Åland till vägförbindelsen med finska fastlandet. Härför talar särskilt den säsongbetonade turisttrafiken med utpräglade höga belastningstoppar under sommarsäsongen. Ju kortare färjesträckan är, desto lättare kan över skeppningskapaciteten, genom ändring av turtätheten, anpassas till en varierande efterfrågan.

En bilfärjeled kan bli av betydelse inte endast för persontrafiken utan även för godstrafiken från Finland och från delar av Sovjetunionen på norra Europa. Särskilt med tanke på att de båda ländernas järnvägar har olika spårvidd och att de landväga godstransporterna nu måste gå omvägen över Haparanda, synes stora fördelar vara att vinna på en sydlig bilfärjeled. En direkt godstrafik skulle kunna bidra till att minska säsongvariationerna i belastningen på färjeleden och därigenom bli av stor betydelse för dess ekonomi.

Även om en färjeled mellan Finland och Sverige till övervägande del är ett riksintresse för länderna, är den inte utan lokal betydelse för de trakter som direkt berörs. En utbyggnad av Norrtäljevägen till motorvägsstandard från Stockholm till en färjehamn i norra Roslagen skulle minska tidsavståndet från denna landsända till Stockholm, och leden skulle kunna bidra till utvecklingen av dess näringsliv. Färjeleden skulle också ge nya förutsättningar för näringslivet på finska sidan, på Åland och i Åbolands skärgård.

Efter att ha erinrat om de för sommaren 1959 planerade provisoriska färjelederna Simpås—Mariehamn samt Gräddö—Mariehamn—Galtby framhåller kontoret att de erfarenheter som kan vinnas genom dessa trafikprojekt kan bli av stort värde för bedömandet av de tekniska och ekonomiska förutsättningarna på längre sikt för färjeförbindelser med Åland och det finska fastlandet. Det anses vara av stor vikt att dessa blir grundligt undersökta. Regionplanekontoret finner därför goda skäl tala för att den i motionerna föreslagna utredningen kommer till stånd.

Utskottet. Av de över förevarande motioner inhämtade remissyttrandena framgår bl. a., att kapaciteten hos de på Åbo över Mariehamn och på Helsingfors samseglande svenska och finska rederierna hittills varit fullt tillräcklig för tillgodoseende av den befintliga trafikens behov. Den planeras dessutom — speciellt med avseende å transporten av bilar — ytterligare utökas under nästkommande år. Under den gångna sommaren har vidare provisorisk bilfärjetrafik av ej obetydlig omfattning bedrivits mellan Simpås och Mariehamn samt på leden Väddö—Mariehamn—Korpo. Slutligen har inom länsstyrelsen i Stockholms län tillsatts en särskild expertkommitté för vissa undersökningar beträffande lämpliga tilläggsplatser och vägförbindelser på den svenska sidan för den aktualiserade färjetrafiken.

Utskottet finner för sin del — i likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — i vart fall resultatet av de sålunda påbörjade undersökningarna böra avvaktas ävensom erfarenheterna av ytterligare något eller några års trafik på de nuvarande provisoriska lederna innan en mera omfattande utredning i ämnet igångsättes. Utskottet, som således funnit sig icke kunna biträda motionärernas yrkanden, får i enlighet härmed hemställa,
att motionerna I:50 och II:66 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 17 november 1959

På statsutskottets vägnar:
MARTIN SKOGLUND

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet ha närvarit
från första kammaren: herrar Näsström, Gillström, Boman, Einar Persson, fröken Andersson, herrar Thun, Pålsson, Axel Johannes Andersson, fru Wallentheim, herrar Söderberg, Mårtensson, Mossberger, Herbert Larsson, Edström och Thorsten Larsson; samt
från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Åkerström, Pettersson i Degerfors, Malmberg, Rubbestad, Jansson i Kalix, Persson i Växjö, Gustafsson i Stockholm, Svensson i Stenkyrka, Nilsson i Göingegården, fröken Elmén, fröken Olsson, herrar Cassel, Wedén och fru Lewén-Eliasson.

Reservation

av fru *Wallentheim*, fröken *Olsson* och fru *Lewén-Eliasson*, vilka ansett att utskottets yttrande och hemställan bort ha följande lydelse:

»Utskottet, som i likhet med motionärerna finner det vara angeläget att underlätta samfärdsförbindelserna österut, anser att en sammanknytning av landsvägstrafiken i Finland och Sverige via Åland skulle vara av avgörande betydelse därför. De provisoriska anordningar med en svensk och en åländsk bilfärja, trafikerande leden Simpnäs—Mariehamn respektive Gräddö—Mariehamn—Galtby, som varit igång detta år, har fått en sådan framgång, att det klart visar bilisternas behov av att snabbt och på billigast möjliga sätt ta sig fram, vilket behov de samseglande rederierna uppenbarligen icke kan tillgodose. Sjöfartsstyrelsen erinrar i sitt remissvar om att de samseglande rederiernas trafik är baserad på Stockholm med förhållandevis långa överföringssträckor som följd. En bilfärjeförbindelse med framskjutna terminalanläggningar och följaktligen korta överföringssträckor skulle möjliggöra betydligt mindre tidskrävande resor. Den skulle därtill skapa ytterligare, lättillgängliga turistmål. En bilfärjeled borde därigenom enligt styrelsen — särskilt som den kunde medföra en sänkning av resekostnaderna — väsentligt stimulera den bilburna turismen och därtill bli utnyttjad jämväl av andra bilresenärer.

Den pågående intensiva utvecklingen gör det angeläget, att frågan om de anordningar som kräves, då denna trafikfråga mera slutgiltigt skall ordnas, utan tidsutdräkt upptages till prövning. Ett samråd mellan finska, åländska och svenska myndigheter är därvid nödvändigt. Såsom av den i det föregående lämnade redogörelsen framgår har också länsstyrelsen i Stockholms län, som på tjänstemannaplanet påbörjat viss förberedande utredning, förklarat sig dela de av motionärerna framförda synpunkterna. Med hänsyn till frågans vikt och betydelse och den uppmärksamhet den rönt såväl från finsk som svensk sida borde den ägnas största omsorg. Länsstyrelsen tillstyrker därför att den i motionerna begärda utredningen kommer till stånd.

Utskottet får med åberopande av det anförda hemställa,

att riksdagen må, med bifall till motionerna I:50 och II:66, i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning om de åtgärder som kan ifrågakomma för att underlätta en reguljär billinjetrafik Sverige—Åland—Finland.»