

Nr 210.

Ankom till riksdagens kansli den 12 juni 1945 kl. 12 m.

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående upprättande av passbåtsförbindelser mellan öarna i Öckerö socken och Hjuvik i Torslanda kommun samt öarna i Styrso socken och Saltholmen å Göteborgs stads område.

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *J. Gustavson m. fl.* (I: 135) och den andra inom andra kammaren av herr *E. Johansson* i Öckerö *m. fl.* (II: 253), har hemställts, 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 borde revideras och läggas till grund för förslag i ämnet till 1946 års riksdag.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sin hemställan får utskottet hänvisa till motionen II: 253.

I anledning av motionerna hava yttrande avgivits av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* och av *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*. Länsstyrelsen har åberopat innehållet i införskaffade yttranden bland annat från tre rederier, som för närvarande trafikera de skärgårdsområden som motionerna avse. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och länsstyrelsens yttranden ävensom en sammanfattning av rederiernas yttranden ha såsom bilagor (*Bilaga 1—3*) fogats vid detta utlåtande.

Utskottet får till en början erinra, att 1938 års skärgårdsutredning i sina betänkanden med förslag rörande skärgårdarnas behov av förbättrade kommunikationer (S. O. U. 1939: 34 och 1940: 15) jämväl berört kommunikationerna för de i motionen avsedda skärgårdarna — Öckerö skärgård och Styrso skärgård i Göteborgs och Bohus län. Såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit förordade utredningen, att trafiken jämväl i fortsättningen borde omhänderhavas av privata rederier, därvid erforderliga trafikeringsbestämmelser förutsattes skola ordnas genom koncessionsgivning. Utskottet vill härutöver framhålla, att utredningen även rekommenderat åtgärder i syfte att vidga de nu ekonomiskt sett begränsade möjlig-

Utskottet.

heterna för trafikföretagens rationella framtida utveckling genom att från dem avlyfta bland annat kostnaderna för anläggande och underhåll av bryggor, vilka kostnader skulle övertagas av det allmänna. Däremot ansåg sig utredningen ej kunna biträda framställt förslag, att passbåtsförbindelser skulle med stöd av det allmänna inrättas mellan öarna i Öckerö skärgård och Hjuvik på fastlandet. Utredningen anförde till stöd härför, att utredningen haft att räkna med den skäligen tillfredsställande och synnerligen billiga samfärdsled, som skärgårdsrederierna upprätthölle sjövägen direkt till Göteborg, vilken led för sin framtida utveckling borde i möjligaste mån skyddas från trafikavledning. Frågan om Hjuvikslinjens användning och anpassning för behoven borde överlämnas åt den företagsekonomiskt naturliga utvecklingen själv.

Skärgårdsutredningens förslag ha, så vitt avser nu ifrågavarande skärgårdsområden, hitintills icke föranlett till någon statsmakternas särskilda åtgärd.

Emellertid föranstaltade, såsom motionärerna framhållit, länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län på framställning av dåvarande vägstyrelsen i Öckerö och Styrso vägdistrikt under år 1942 om upprättande av en arbetsplan, syftande till en förbättring av kommunikationerna genom anordnande av färjeförbindelser, som av vägstyrelsen förutsatts skola drivas i vägstyrelsens regi, mellan öarna och fastlandet. Det utarbetade förslaget innebar, att passbåtsförbindelser skulle anordnas med öarna i Öckerö skärgård från Hjuvik samt med öarna i Styrso skärgård från Saltholmen. För ändamålet skulle anskaffas ett antal för passagerare avsedda passbåtar, anläggas bryggor och utföras vissa muddringsarbeten. Kostnaderna för företaget ha beräknats till 1 698 000 kronor.

Motionärerna hava anslutit sig till tanken att det allmänna bör omhändertaga trafiken på öarna i enlighet med förslagets grundprinciper. De förklara sig emellertid övertygade om att företagets genomförande icke behöver draga så stora kostnader som angivits och att detsamma synes kunna genomföras etappvis. Under framhållande av de nuvarande kommunikationernas brister hava motionärerna, som funnit det nödvändigt att förbättrade förbindelser komma till stånd och att det allmänna svarar för passbåtsförbindelser, som sammanknyta öarnas vägsystem med fastlandets vägar, hemställt om åtgärder i syfte att förslag i ämnet kunde av Kungl. Maj:t framläggas för 1946 års riksdag, därvid det tidigare uppgjorda förslaget borde vederbörligen reviderat läggas till grund.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har vitsordat såväl behovet att få vintertrafiken på öarna mer tillfredsställande ordnad som önskemålet om snabbare persontrafik, icke uppehållen av lastning och lossning av gods, och fördenskull tillstyrkt motionerna. Även väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har som sin åsikt framhållit, att trafiken med öarna för närvarande icke är tillfredsställande ordnad. Att jämväl 1938 års skärgårdsutredning

funnit vissa åtgärder böra vidtagas, ägnade att förbättra kommunikationerna, har ovan framhållits.

Av vad nu nämnts torde få anses klarlagt såväl att kommunikationerna mellan fastlandet och öarna i Göteborgs skärgård särskilt vintertid icke äro tillfredsställande som att vissa möjligheter bedömts förefinnas att åstadkomma en förbättring härutinnan. Då det måste framstå som en angelägenhet av vikt att kommunikationerna på ett skärgårdsområde med en bofast befolkning av den storleksordning, varom här är fråga, bliva tillgodosedda på ett med föreliggande förutsättningar möjligast bästa sätt, finner utskottet motiverat att spørsmålet om trafikbehovets tillgodoseende snarast möjligt underkastas fortsatt utredning genom det allmännas försorg.

Motionärernas uttalande, att ifrågavarande trafikförbindelser skulle i princip kunna ordnas i enlighet med det i ämnet utarbetade förslaget men till en lägre engångskostnad har bestyrkts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande. — I fråga om de vägar, som angivits framkomliga för ernående av en förbättring av kommunikationerna, ha emellertid skilda meningar försports. Motionärerna synas för sin del närmast hava åsyftat anordnande av passbåtsförbindelser för passagerare i det allmännas regi. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen åter har för sin del uppställt två alternativförslag till frågans lösning. Enligt det ena skulle samtliga erforderliga åtgärder utföras med anlåtande av vägmedel och kommunikationsmedlen inlemmas i det allmänna vägnätet. Enligt det andra skulle vissa åtgärder — anläggande av bryggor och utförande av muddringsarbeten — bekostas av allmänna medel men trafiken liksom hittills upprätthållas av lämpliga enskilda eller kommunala trafikföretag. Styrelsen, som funnit alternativet med statsbidrag för stödjande av verksamheten i varje fall tills vidare vara att föredraga, har ansett att, vilket alternativ än valdes, ytterligare utredning rörande kostnaderna erfordrades. Enligt utskottets förmenande är det icke nödvändigt att nu taga ställning till frågan på vilket sätt man i förevarande fall bör gå fram. Den ytterligare utredning, utskottet ansett böra verkställas, torde böra syfta till att förutsättningslöst pröva möjliga och lämpliga åtgärder till trafikförhållandenas förbättrande till rimliga kostnader. Sambandet mellan person- och lasttrafiken bör därvid givetvis beaktas; och utredningen bör eftersträva att förebringa uppgifter rörande de ekonomiska betingelserna för den samlade trafikens ordnande ävensom rörande de kostnader från det allmänna (storleken av eventuella statsbidrag), som kunna ifrågakomma.

Under åberopande av det anförda får utskottet hemställa,

att riksdagen, i anledning av motionerna I: 135 och II: 253, må hos Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa av utskottet åsyftad utredning rörande åtgärder till förbättrande av trafiken mellan fastlandet och

ifrågavarande öar i Göteborgs skärgård ävensom att till riksdagen avlåta det förslag i ämnet, vartill utredningen må giva anledning.

Stockholm den 12 juni 1945.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit från första kammaren: herrar *Johan Bernhard Johansson, Bäcklund, Bernhard Nilsson, Karl Andersson, Mannerskantz, Heiding, Boman, Berling, Gustav Emil Andersson, Näsström* och *Elon Andersson*; samt

från andra kammaren: herrar *Törnkvist, Eriksson* i Stockholm, *Pettersson* i Dahl, *Staräng, Hall, Malmborg* i Skövde, *Holmström, Åkerström, Petterson* i Degerfors, *Johansson* i Mysinge och *Thapper*.

Bilaga 1.

KUNGL.
VÄG- OCH VATTENBYGGNADS-
STYRELSEN

Till Riksdagens statsutskott.

Sedan Kungl. Maj:t den 2 mars 1945 anbefallt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att avgiva och direkt till riksdagens statsutskott insända yttrande över *dels* en inom första kammaren av herr *Gustavson m. fl.* väckt motion om anordnande av vissa passbåtsförbindelser i Göteborgs skärgård, *dels* ock en inom andra kammaren av herr *Johansson m. fl.* väckt liknande motion, får styrelsen härmed anföra följande.

Göteborgs skärgård är i stort sett uppdelad i en nordlig skärgård, belägen inom Öckerö socken, och en sydlig, belägen inom Styrös socken. De mera betydelsefulla öarna med större bebyggelse äro i den norra skärgården Fotö (Fogdö), Hönö, Grötö, Öckerö, Kalvö (Kalvsund), Björkö, Hälsö, Källö, (Källö—Kniplan), Hyppeln och Rörö. Den sammanlagda bofasta befolkningen å dessa öar uppgår enligt inhämtade uppgifter till cirka 6 450 invånare. Dessas fördelning på de olika öarna har åskådliggjorts å bilagda karta¹. De mera betydelsefulla öarna inom södra skärgården äro Asperö, Brännö, Köpstadsö, Styrös, Donsö och Vrångö. Den sammanlagda bofasta befolkningen inom denna ögrupp uppgår till cirka 2 600 invånare. Fördelningen på de olika öarna framgår av nyssnämnda karta. Under sommarmånaderna ökas nu angivna folkmängdssiffror i regel till nära det dubbla inom respektive skärgårdsgrupper.

Nu förefintliga ordinarie trafikförbindelser till berörda öar upprätthållas av enskilda företagare och äro enligt införskaffade uppgifter av följande omfattning.

Öarna inom Öckerö socken ha förbindelse med fastlandet fem gånger per dag med undantag för öarna Hyppeln och Rörö, som ha två förbindelser per dag, och Fotö (Fogdö), som har endast en förbindelse per dag.

Öarna inom Styrös socken ha förbindelse med fastlandet tre gånger per

dag med undantag för Vrångö, som har två förbindelser per dag på tisdagar, torsdagar och fredagar samt en gång per dag under veckans övriga dagar, ävensom Brännö, som har en förbindelse per dag. Trafiken på söndagarna är icke medräknad i något av de ovan angivna fallen. Under sommaren upprätthålles trafiken i hela skärgården i större omfattning på grund av det betydande antalet sommargäster.

En mera detaljerad beskrivning över öarnas båtförbindelser — fränsett den speciella sommartrafiken — lämnas i bil. 2¹, vari även angivits restider och senast tillämpade biljettpriiser.

Förutom nu nämnda trafik, som upprätthålles medelst fartyg vilka samtidigt taga både passagerare och gods, ombesörjes en del godstrafik av skärgårdsbefolkningen medelst egna båtar.

Oaktat de enligt turlistorna relativt nöjaktiga förbindelserna äro förhållandena för befolkningen å öarna icke för närvarande tillfredsställande. Trafikföretagen ha nämligen tidvis ej kunnat upprätthålla förbindelserna i hela den utsträckning, som turlistorna angivit, och ett flertal turer ha av skilda anledningar inställts för längre eller kortare tid. Genom att båtarna jämväl ombesörja godstransport ha vidare restiderna mången gång i stor utsträckning förlängts på grund av att lastning och lossning vid de många bryggorna tar lång tid i anspråk. På grund av vad nu anförts råder bland öbefolkningen en osäkerhetskänsla beträffande förbindelserna med fastlandet. Vidare ha båtturerna enligt uppgift icke kunnat ordnas så att förbindelserna öarna emellan äro tillfredsställande, varför i stor utsträckning privata båtar måst förhyras till höga priser för sådana resor.

Vägstyrelsen i förutvarande Öckerö och Styrso vägdistrikt ansåg, att någon väsentlig förbättring av öarnas kommunikationer icke kunde vinnas med mindre än att färjor, drivna i vägstyrelsens regi, insattes mellan öarna och fastlandet. Efter hemställan av vägstyrelsen förordnade länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län den 23 mars 1942 civilingenjören Harry Lind att i samråd med dåvarande vägingenjören i länet upprätta arbetsplan för anordnande av färjeförbindelse mellan öarna i Öckerö socken och Hjuvik i Torslanda kommun samt mellan öarna i Styrso socken och Saltholmen i Västra Frölunda kommun. Dylik arbetsplan har av Lind upprättats och är dagtecknad den 14 december 1943. För ernående av större bekvämlighet för passagerarna och kortare restider har i arbetsplanen förutsatts förbindelsernas upprätthållande med fartyg avsedda endast för passagerare och resgods i stället för färjor, avsedda för all trafik. Härigenom bliva erforderliga bryggor billigare än färjelägen för specialbyggda färjor. I arbetsplanen har därför ordet färjeförbindelse utbytt mot passbåtsförbindelse.

Enligt den av Lind upprättade arbetsplanen har anordnandet av passbåtsförbindelserna i sin helhet beräknats draga en kostnad av 1 698 000 kronor, varav på norra skärgården för anläggande av 10 bryggor och anskaffande av 3 passbåtar komma 1 080 000 kronor och på södra skärgården för anläggande av 7 bryggor, utförande av erforderliga muddringsarbeten samt anskaffande av 2 passbåtar komma 618 000 kronor. Samliga passbåtar ha föreslagits byggda av trä med bordläggning och spant av ek. De ha beräknats för 100 passagerare jämte resgods och föreslagits utrustade med 200 hästkrafters motor, vilken beräknas giva en fart av 12 knop. Kostnaden för en sådan passbåt har beräknats till 102 500 kronor, vilken beräkning baserar sig på infordrat anbud. I till arbetsplanen hörande belänkande

¹ Här utesluten.

har Lind framhållit, att förslaget icke behöver komma till utförande i sin helhet på en gång utan lämpligen kan utföras successivt, därvid Lind bland annat framhållit, att redan befintliga bryggor skulle kunna användas, till dess de efterhand ersattes med nya.

Kostnaderna för anordnande av passbåtsförbindelserna enligt den av Lind upprättade arbetsplanen äro ansevärliga. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har därför låtit preliminärt undersöka möjligheterna att förenkla företaget, i första hand beträffande kostnaderna för anläggande av nya bryggor och därmed sammanhängande anordningar, då dessa representera en kostnad av icke mindre än i det närmaste 1 200 000 kronor. Denna undersökning har också givit vid handen att detta i stor utsträckning låter sig göra. Sålunda anser styrelsen att befintliga bryggor i med statsmedel byggda fiskerhamnar böra tillsvidare kunna utnyttjas, där trafikleden ansluter till sådan hamn. På andra platser böra befintliga ångbåtsbryggor kunna utnyttjas i flera fall dock endast efter erforderlig reparation och ombyggnad. I arbetsplanen upptagna muddringsarbeten måste utföras åtminstone i viss omfattning. Att exakt beräkna huru mycket kostnaderna för dessa arbeten kunna nedbringas har ej låtit sig göra. Härför erfordras nämligen i många fall ingående undersökningar och upprättande av nya detaljkostnadsberäkningar. Styrelsen är emellertid efter samråd med vägförvaltningen i länet och företagen besiktning på platsen av den uppfattningen att — därest dylika arbeten för en summa av i runt tal 300 000 à 350 000 kronor komma till utförande — tillfredsställande angringsmöjligheter för passbåtarna skulle erhållas för lång tid framåt. Detta innebär således att en besparing av i runt tal 850 000 à 900 000 kronor skulle vara möjlig i denna del av det upprättade förslaget.

Även beträffande kostnaderna för anskaffande av passbåtar torde förenkling vara möjlig. Sålunda torde det, såvitt nu kan bedömas, vara tillfyllest om två passbåtar anskaffas för trafik på norra skärgården och en för trafik på södra skärgården. Båtförbindelserna kunna därvid ordnas på sätt vägförvaltningen i länet föreslagit, vilket förslag åskådliggjorts å bil. 3.¹ Förutom ovannämnda tre passbåtar erfordras emellertid ytterligare en båt i reserv för att insättas vid reparationer och dylikt. De omedelbara kostnaderna för passbåtsförbindelsernas ordnande skulle med nu föreslagna förenklingar kunna beräknas till i runt tal 700 000 à 750 000 kronor, innebärande en minskning jämfört med den Lindska arbetsplanen av 950 000 à 1 000 000 kronor.

Innan styrelsen närmare går in på möjligheterna att genom statens försorg förbättra nu ifrågakvarande förbindelser, vill styrelsen erinra om att utredning angående skärgårdarnas behov av förbättrade kommunikationer jämte inventering av nämnda behov på sin tid verkställdes av 1938 års skärgårdsutredning.

Utredningen och inventeringen ledde till framläggande av förslag till ordnande av de viktigaste skärgårdsförbindelserna. Därvid föreslogs att man skulle gå fram efter endera av två linjer, nämligen antingen att förbindelserna skulle jämväl i fortsättningen omhänderhavas av den privata verksamheten eller att staten skulle genom vägväsendet övertaga desamma. Beträffande den trafiktekniska sidan föreslogs att förbindelserna skulle ordnas antingen som färjeförbindelser, öppna för all trafik, eller med passbåtar och färjebåtar, öppna för passagerartrafik och i vissa fall för bilfordon.

¹ Här utesluten.

I de fall verksamheten även fortsättningsvis skulle omhänderhavas av privata företag förutsattes möjligheten att genom koncessionsgivning lämna monopoli på trafiken till visst företag, som därvid skulle bliva bundet av vissa bestämmelser rörande taxor, turor, fartygsmateriel m. m.

I de fall verksamheten skulle omhänderhavas genom vägväsendets försorg förutsattes att avgifter icke skulle utgå vid färjetrafik men däremot vid trafik med passbåtar och färjebåtar. Skärgårdsutredningen uttalade emellertid, att med färja i väglagens betydelse torde med dåvarande tolkning av begreppet i varje fall ej avses färjebåt eller passbåt. Passbåts- och färjebåtstrafiken skulle därför visserligen ombestyras av vägväsendet men endast färjebåtstrafiken bekostas av allmänna vägmedel under det att passbåtstrafiken skulle bestridas från anslaget till vissa kommunikationsändamål.

Beträffande de nu ifrågavarande förbindelserna föreslog utredningen att de även fortsättningsvis skulle omhänderhavas av den privata verksamheten och att erforderliga trafikeringsbestämmelser skulle ordnas genom koncessionsgivning.

Skärgårdsutredningens förslag, som framlades sedan världskriget utbrutit, har såvitt styrelsen känner till ännu icke föranlett någon åtgärd. I allt fall hava lagbestämmelser rörande koncession å fartygstafik icke utfärdats.

Vad slutligen beträffar möjligheten att för närvarande realisera nu föreslagna passbåtsförbindelser vill styrelsen framhålla följande.

Enligt styrelsens mening synas för frågans lösning i huvudsak endast två alternativ vara tänkbara. Det ena skulle därvid innebära, att hela anläggningen utföres med vägmedel och såväl bryggor som passbåtar inlemmas i det allmänna vägnätet. Enligt det andra alternativet skulle det största antalet bryggor utföras, ombyggas eller repareras med vägmedel och inlemmas i allmänna vägnätet samt erforderliga muddringsarbeten i farlederna utföras med för hamnar och farleder avsedda medel under det att båttrafiken liksom hitintills skulle upprätthållas av enskilda företag.

Det förstnämnda alternativet skulle därvid innebära att i det allmänna vägnätet inlemmades fartyg avsedda endast för passagerare jämte lättare gods. Enligt nu gällande väglag anses lika med väg bland annat till väg ansluten färja med färjläge. Begreppet färja i väglagens mening torde emellertid böra tolkas som avseende fartyg konstruerat för att kunna mottaga all slags vägtrafik. Fartyg avsedda endast för visst trafikslag — i förevarande fall endast passagerare jämte lättare gods — måste, såsom också skärgårdsutredningen ansett, därför anses falla utanför begreppet färja. För de föreslagna passbåtarnas anskaffande och drift med allmänna vägmedel lärer därför erfordras att nämnda begrepp gives en vidare innebörd än vad nu är fallet.

Enligt det andra alternativet torde däremot en lösning i enlighet med väglagens anda vara möjlig genom att det största antalet bryggor byggas eller repareras och därefter förändras till allmänna i de fall de icke redan äro allmänna. De flesta bryggorna komma nämligen att bliva eller äro redan belägna i anslutning till befintliga allmänna vägar. I övriga fall äro bryggorna belägna i med statsmedel utbyggda fiskehamnar, som i sin tur som regel äro anknutna till allmän väg. I dessa fall böra väl bryggorna knappast intagas till allmänt underhåll enligt väglagen. Deras underhåll är dock säkerställt genom vederbörande fiskehamnsförening, som bör äga att i vanlig ordning uppbära hamnavgift för passbåtarnas nyttjande av bryggan.

Erforderliga muddringsarbeten skulle på sätt ovan angivits bestridas med särskilda medel. Efter allt att döma synes emellertid — såsom redan tidigare påpekats — trafiken som sådan icke vara tillfredsställande ordnad för närvarande. Skärgårdsbefolkningens krav på säkra förbindelser torde därför kräva ett statsingripande även om trafiken för framtiden skall skötas som privat verksamhet. Då sådant ingripande enligt vad ovan anförts för närvarande icke torde kunna ordnas genom särskild tillståndsgivning, torde den enda utvägen vara att genom statsbidrag stöda lämpligt eller lämpliga företag, anordnade antingen av enskilda företag eller kommuner. Bidraget bör lämpligen utgå av anslaget till vissa kommunikationsändamål. Som villkor för dess åtnjutande skulle då fastställas vissa bestämmelser rörande turer, avgifter, fartygsmateriel m. m.

Vid val mellan dessa två linjer, vilka för enkelhetens skull kunna benämnas statsdrift och enskild drift med statsbidrag, kunna följande synpunkter vara vägledande.

Statsdrift av nu ifrågakvarande förbindelser genom vägväsendets försorg vidgar det allmänna vägväsendets uppgifter från att avse endast erforderliga anordningar för trafik till att omfatta även själva trafiken. En sådan vidgning av uppgifterna kommer med all sannolikhet att medföra krav på övertagande av trafik i mycket stor omfattning såväl i skärgårdsområdena som inne i landet. Konsekvenserna av ett beslut om statsdrift på nu ifrågakvarande förbindelser kunna därför icke för närvarande överblickas. Beträffande kostnaderna för sådan drift torde böra övervägas, huruvida desamma skola helt eller delvis finansieras med avgifter enligt 9 § väglagen eller om driften helt skall bekostas av statsmedel.

Enskild drift med statsbidrag på dessa förbindelser bör kunna ordnas tillfredsställande blott villkoren för statsbidragen bliva lämpligt utformade. Med lämplig avvägning av statsbidragen bör det icke vara omöjligt att träffa avtal med enskilda företag om trafikens utövande. Även denna linje medför emellertid vittgående konsekvenser, vilka dock icke torde vara så allvarliga som de vilka följa med statsdrift. Linjen enskild drift med statsbidrag äger den fördelen framför linjen statsdrift, att möjligheten till en eventuell övergång framdeles till statsdrift alltjämt står öppen.

Styrelsen vill framhålla, att ingen av de nu angivna lösningarna av frågan är möjlig att genomföra utan ökning av de anslag, som komma att bli berörda.

Vid valet mellan statsdrift och enskild drift med statsbidrag har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för sin del kommit till den uppfattningen att det sistnämnda alternativet i varje fall tills vidare bör vara att föredraga.

Därest de i motionerna uppdagna spörsmålen rörande passbåtsförbindelsernas ordnande i Göteborgs skärgård anses böra lösas enligt ettdera av ovan angivna alternativ torde emellertid ytterligare utredning erfordras rörande kostnaderna för desammas genomförande.

I detta ärendes slutliga handläggning hava, förutom undertecknade, deltagit överdirektören Hjort och byråchefen Braune.

Stockholm den 18 maj 1945.

Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen
NILS BOLINDER.

KJELL WESTMAN.

Bilaga 2.

LÄNSSTYRELSEN I GÖTEBORGS
OCH BOHUS LÄN

Till riksdagens statsutskott.

Genom nådig remiss den 2 mars 1945 har länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anbefallts att avgiva och till riksdagens statsutskott inkomma med yttrande över *dels* en inom första kammaren av herr *Gustavson m. fl.* väckt motion (I: 135) om anordnande av vissa passbåtsförbindelser i Göteborgs skärgård, *dels ock* en inom andra kammaren av herr *Johansson* i Öckerö *m. fl.* väckt motion (II: 253) angående upprättande av passbåtsförbindelser mellan öarna i Öckerö socken och Hjuvik i Torslanda socken samt öarna i Styrso socken och Saltholmen å Göteborgs stads område.

Med anledning härav får länsstyrelsen anföra följande.

Länsstyrelsen har i ärendet verkställt utredning genom införskaffande av yttranden och vissa statistiska uppgifter från de enskilda företag, som för närvarande trafikera de skärgårdsområden, som i motionerna avses. Då länsstyrelsen erfarit, att motionerna även för yttrande remitterats till kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och att vägförvaltningen i länet haft att till nämnda styrelse avgiva yttrande, har länsstyrelsen jämväl tagit del av vad vägförvaltningen uttalat rörande passbåtsförbindelser i Göteborgs skärgård. Sålunda införskaffad utredning överlämnas.

De ifrågasatta passbåtsförbindelserna avse att förbättra passageraretrafiken mellan fastlandet och öarna i göteborgsskärgården samt mellan de särskilda öarna inbördes. Det är härvidlag särskilt svårigheten att med nuvarande trafikmedel få vintertrafiken tillfredsställande ordnad och önskemålet om snabbare persontrafik, icke uppehållen av lastning och lossning av gods, som gjort behovet av passbåtar aktuellt.

Länsstyrelsen delar Ortsbefolkningens uppfattning att ett dylikt behov föreligger. Det är här icke fråga om att ersätta de nuvarande genom enskilda företag uppehållna trafikförbindelserna, vilka alltjämt bliva erforderliga, särskilt för gods- och turisttrafiken, utan att i Ortsbefolkningens intresse komplettera dessa med passbåtar för vinnande av snabbare och tätare persontrafik till och mellan öarna.

Av den utredning, som vägförvaltningen i länet framlagt, torde framgå, att en tillfredsställande passbåtsförbindelse är möjlig att åstadkomma för ungefär halva den kostnad, som beräknats i det i motionerna nämnda, av civilingenjören Harry Lind uppgjorda förslaget.

Länsstyrelsen vill fördenskull tillstyrka motionerna.

Göteborg i landskansliet den 9 maj 1945.

MALTE JACOBSSON.

NILS BJÖRKMAN.

Sammanfattning av vissa av länsstyrelsen åberopade yttranden.

Styrsö trafikaktiebolag, som ombesörjer trafik mellan Göteborg (Långe-
drag) och Styrsö skärgård, har erinrat, bland annat, följande. Intill 1930
upprätthölls trafiken vintertid med en morgontur in till staden och en mid-
dagstur ut till öarna. 1930 infördes vissa kompletterande turer — middags-
tur och eftermiddagstur — för endast passagerare mellan öarna och Långe-
drag. Bolaget har tillbakavisat, att kommunikationerna skulle vara otill-
fredsställande ordnade och till stöd för att bolaget skött trafiken tillfreds-
ställande åberopat uttalande i ämnet av 1938 års skärgårdsutredning. Bo-
laget har åberopat svårigheter med avseende å bränsleförsörjningen även-
som de svåra issituationerna vintrarna 1940—1942. Bolaget, som ifråga-
sätter huruvida de passbåtar som föreslagits skola byggas kunna upprätt-
hålla trafiken vintertid, har meddelat att bolaget under åren 1936—1937
byggt två speciellt för vintertrafiken avsedda passagerarmotorbåtar av stål,
vilka emellertid sedan 1940 i brist på drivmedel ej varit i bruk. Bolaget har
vidare framhållit, att godstransporten även efter inrättande av de ifråga-
satta passbåtslinjerna måste upprätthållas av privata rederier. Om rede-
rierna berövades inkomsterna från passagerartrafiken skulle deras utveck-
lingsmöjligheter hämmas och trafiken därmed försämrast. I anslutning där-
till har bolaget anfört följande.

Hela utredningen är enligt vår åsikt så löst upplagd och ur ekonomisk
synpunkt för statsverket så lättvindigt beräknad, att förslaget uppenbarligen
icke bör realiserast.

Skulle staten insätta egna båtar, måste de privata rederiernas tonnage
först inlösas i likhet med vad som sker beträffande järnvägar och bussar.
Visserligen föreligger, vad beträffar de senare, kanske juridisk skyldighet
för statsverket att lösa dessa, på grund av att sådana linjer äro koncession-
erade, men i praktiken måste förhållandet bli detsamma för de privata rede-
rierna. Med den höga prisnivå, som numera gäller, bli kostnaderna för an-
skaffning av nytt tonnage, liksom för driften, så avsevärda att statsverket
icke utan stora förluster kan inlåta sig på en konkurrens med de privata
rederierna, om nu staten överhuvud taget vill vara med på en regelrätt kon-
kurrens med de privata rederierna med alla dess svårigheter av olika slag.
Den önskan, som ständigt framföres om det allmännas grepp över de pri-
vata passagerarlinjerna till sjöss, synes enklast kunna lösas genom till-
ståndsgivning (koncession) för rederierna, varmed följer det allmännas med-
bestämmanderätt över turer, biljettpriser m. m.

Sättet att ytterligare förbättra skärgårdarnas kommunikationer är därför
enligt vår mening, att införa trafiktillstånd i enlighet med vad 1938 års
sakkunniga föreslagit, och detta kan ske utan kostnader för statsverket. De
sakkunnigas ordförande, f. d. generaldirektör Axel Granholm, har i en skri-
velse av den 4 januari 1941 till chefen för kungl. kommunikationsdeparte-
mentet bl. a. anfört, att en lagstiftning om trafiktillstånd ej betyder ökade
kostnader för statsverket.

På grund av vad vi ovan anfört, få vi härmed vördsamt hemställa, att motionerna icke måtte leda till annan åtgärd, än att beslut fattas om avgivande av en skrivelse till chefen för kungl. kommunikationsdepartementet om fullföljande av »1938 års skärgårdssakkunnigas förslag» om inrättande snarast möjligt av trafiktillstånd, i likhet med vad som finnes stadgat om järnvägs- och busstrafik.

Trafikaktiebolaget Öckerö skärgård, som bedriver trafik mellan Göteborg och Öckerö skärgård, har anfört, bland annat, följande. Trafikförhållandena inom Göteborgs skärgård måste betraktas såsom goda i förhållande till förhållandena inom andra skärgårdar. Sedan 1935, då bolaget började trafiken på öarna, hade tonnaget, liksom även antalet turer, utökats, så att nu fyra dagliga turer i vardera riktningen upprätthölls vintertid. Bolaget har framhållit, att bolaget disponerade ett för gång i is förstärkt fartyg, som längre än något annat fartyg på bohuskusten kunnat upprätthålla trafik. Bolaget har gjort gällande, att Hjuvik icke vore en bra utgångspunkt för vintertrafik och att enda möjliga utgångsplatsen under isvintrar vore Göteborg via den genom isbrytning öppna stora farleden. För att bemästra onormala isvintrar skulle behövas ett isbrytande fartyg med en maskinstyrka om 600—700 hästkrafter. Bolaget vore, därest stöd i form av koncessionsgivning kunde erhållas, berett påtaga sig kostnaden för ett dylikt fartyg. Bolaget, som närmare bemött vissa av vägstyrelsen framställda erinringar i fråga om kommunikationerna, har framhållit att bolaget ägde två fartyg, som, därest en utvidgning av trafiken mellan öarna och Hjuvik skulle anses påkallad, lämpade sig för denna trafik. Bolaget har emellertid gjort gällande, att direkt båtresa mellan öarna och Göteborg icke droge längre tid och ställde sig billigare. Bolaget har slutligen anfört följande.

Vi ha inget emot att medverka till nödiga förbättringar av trafikförhållandena. Vi ha hela vår verksamhetstid sökt utveckla trafiken till befolkningens bästa och ha utökat antalet turer. Utom av oss och det av oss förut nämnda bussföretaget med två färjor trafikeras vissa öar i Öckerö kommun av två andra trafikföretag, vilka äga var sin ångare. Vid tidigare trafikdiskussioner ha vi förklarat oss villiga överlåta vår rörelse å Öckerö kommun, så att denna kunde efter rent samhälleliga principer ordna trafiken. Vi äro fortfarande villiga diskutera en sådan anordning och äro överhuvud taget villiga att med representanter för det allmänna överlägga för att komma till bästa möjliga lösning av trafikproblemen. Härvid skulle möjligen kunna diskuteras, om det ej för vissa öar i Öckerö kommun skulle vara tjänligt med trafik till och från Saltholmen, där resande kunde taga spårvagn och resa vart de ville inom Göteborg. Spårvagnsresorna i Göteborg äro ju mycket billiga, och ett så kombinerat färdssätt skulle bli billigare än resa över Hjuvik och väl även snabbare. Vi skulle kunna insätta båt mellan Hjuvik och öarna, så att en komplettering skedde av direkttrafiken från Göteborg till öarna. Härför disponera vi, som förut sagts, tonnage, bättre än de föreslagna färjorna.

Vi anse det riktigast, att ett trafikföretag som vårt, vilket under stora svårigheter och tidigare tidvis mördande konkurrens ej givit tappt utan

sökt på bästa sätt upprätthålla reguljär trafik på öarna såväl sommar som vinter, i första hand bör ifrågakomma, när det blir fråga om en utvidgning av trafiken med statligt stöd. Det skulle säkerligen ur det allmännas synpunkt vara billigare med understöd åt en privat linje från Hjuvik till öarna än med statlig trafik. Trafik av sistnämnda slaget skulle medföra, att inget av trafikföretagen skulle få inkomster och utgifter att gå ihop. Detta bli ju i sista hand trafikanterna lidande på. I enlighet med vad vi förut framhållit skulle dock den största förbättringen i trafiken, särskilt vintertrafiken, vara anskaffandet av ett kraftigt isbrytande fartyg.

Göteborgs Trafik aktiebolag, som bedriver passbåtstrafik mellan Hjuvik och öarna i Öckerö skärgård har meddelat, att bolagets båtar under tiden den 1 februari—25 mars 1945 befordrat 9 423 passagerare, och i övrigt anfört följande.

Som framgår av den lämnade uppgiften har resandefrekvensen under hand stigit och kommer säkerligen att stegras ytterligare vad det lider mot sommaren. De svårigheter vi haft att kämpa mot under föregående år såsom mindre goda drivmedel samt de i samband härmed återkommande omställningarna av motorerna ha givetvis menligt inverkat på allmänhetens förtroende, men tro vi oss nu, sedan nya motorer inmonterats, kunna räkna med alltmer stegrade passageraresiffror. Representanter för de olika öbefolkningarna ha vid upprepade tillfällen givit uttryck åt sitt stora gillande av vår nystartade trafik samt uttryckt den förhoppningen att vi icke skola nedlägga trafiken.
