

Nr 418.

Av herr **Thun m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition angående vissa frågor rörande skärgårdstrafiken.*

I Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen nr 261 den 8 maj 1948 angående vissa frågor rörande skärgårdstrafiken har statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet hemställt, att

a) riksdagens yttrande inhämtas över ifrågavarande förslag till förordning om ändrad lydelse av 12 § förordningen den 25 oktober 1945 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.;

b) riksdagen beredes tillfälle att yttra sig i anledning av vad statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet i statsrådsprotokollet den 8 maj 1948 anfört beträffande skärgårdstrafikens ordnande; samt

c) riksdagen måtte å riksstaten för budgetåret 1948/49 under sjätte huvudtiteln till Understöd åt skärgårdsrederier anvisa ett reservationsanslag av 300 000 kronor.

Vad som föreslås i mom. a) av denna hemställan finna vi riktigt och önskvärt, varför den ifrågavarande ändringen i den omhandlade förordningen bör komma till stånd.

Det reservationsanslag på 300 000 kronor, som föreslås i mom. c), torde vara avsett som provisoriskt understöd åt skärgårdsrederier för budgetåret 1948/49. Av skärgårdssakkunniges utredning framgår, att anslaget motiverats av behovet att täcka ekonomiska brister, som uppstå för skärgårdsrederierna genom den *hittillsvarande* vintertrafiken. Först genom erhållande av nu nämnda understöd, tillika med vissa understöd från landsting, skulle den nuvarande trafiken bli ekonomiskt bärkraftig. Någon förpliktelse från skärgårdsrederiernas sida att i och med mottagandet av understödet åstadkomma förbättringar i de nuvarande trafikförhållandena — vilkas ofta påtalade och uppenbara brister väl varit den egentliga anledningen till den nu framlagda skärgårdsutredningen — har emellertid icke fastslagits. Det antagandet synes därför ligga nära till hands, att skärgårdsrederierna genom det föreslagna provisoriska understödet visserligen kunna bli ekonomiskt mer bärkraftiga än nu, men att kommunikationsförhållandena däremot i stort sett förbli vid de nuvarande och sålunda alltjämt otillfredsställande. Vad skärgårdsbefolkningen — och även dess somrargäster — behöver och begär är emellertid något helt annat, nämligen skyndsamma, positiva och kraftiga åtgärder till kommunikationernas förbättrande, vilket också verkligen är ett trängande och till fullo omvitnat behov. Vi måste

beklaga, att sådana åtgärder icke föreslagits i proposition redan nu, helst som skärgårdsutredningens förslag innehåller många och stora förbättringar i kommunikationsförhållandena, huvudsakligen i fråga om vägnätet. Vi tillstyrka i huvudsak utredningens förslag till broar, vägar och vägförbättringar samt färje- och passbåtsleder, men i nedan angivna fall vilja vi dock anmäla en mot utredningen avvikande ståndpunkt och förorda andra lösningar än de föreslagna.

I fråga om de behövliga åtgärderna anse vi nämligen, att det snabbaste och lämpligaste sättet att vinna tillfredsställande kommunikationer med de större öarna är tillkomsten av broar på härför lämpliga ställen samt, där broar av ekonomiska skäl ej kunna ifrågakomma, insättande av motorfordonsförande farkoster, nedan benämnda »färjor», mellan fastlandet och ifrågavarande öar ävensom anordnande — i anslutning till mom. a) i propositionens hemställan — av samtrafik mellan dessa färjor och lämpliga busslinjer på fastlandet. Passbåt-linjer däremot böra ifrågakomma endast på sådana trafikleder, där öarnas storlek, befolkningssiffra och vägnät icke tillräckligt motivera motorfordons- trafik, sålunda i regel mindre öar. Vi anse, att utredningen icke tillräckligt beaktat fördelarna av — vid sidan av goda ångbåtsförbindelser — på broar och färjor byggda kommunikationsleder, som medgiva motorfordonstrafik till och på de större öarna.

Genom sådana kommunikationer vinnas bl. a. följande fördelar i jämförelse med nuvarande ångbåtsleder från huvudstaden, som är öarnas egentliga repli- punkt:

- 1) Färdtiden blir kortare, i vissa fall väsentligt.
- 2) Turerna kunna om så erfordras lätt göras tätare: många turer dagligen i stället för, såsom nu, i allmänhet endast en tur per dag under sommarmånaderna och endast en à två gånger i veckan under vintermånaderna.
- 3) Färden blir under vissa förhållanden — såsom under tjoeka — betydligt tidtabellsäkrare.
- 4) Passagerare och gods kunna transporteras direkt utan omstigning eller omlastning från huvudorten på fastlandet till öarnas huvudorter och tvärtom.
- 5) Transport av sjuka och skadade kan ske vida snabbare och på ett lämpligare och tryggare sätt än som nu är fallet, eftersom ambulansbilen kan avhämta den sjuke eller skadade på ön för direkt färd till lasarettet.

Gent emot dessa fördelar står visserligen nackdelen av att en buss och en färja icke ha samma kapacitet som en skärgårdsångare av normaltyp, men denna olägenhet gäller blott lördag—söndag och uppväges helt genom den redan påpekade möjligheten av att kunna ordna ett flertal turer under dygnet.

Vad särskilt vidkommer vintertrafiken under den tid, då den besväras av is, kan man räkna med att — just tack vare de täta turerna med färjan — isrännan kan hållas öppen under praktiskt sett hela vintern. Behovet av vinter-

trafik med skärgårdsångare bör därigenom kunna inskränkas betydligt, vilket synes vara en fördel även för skärgårdsrederierna, eftersom vintertrafiken i regel är den, som är förlustbringande. Sistnämnda omständighet är väl också anledningen till uppkomsten av förslaget om statsunderstöd. Behovet av sådant borde kunna väsentligt minskas, kanske helt bortfalla, om färjorna övertaga den väsentliga vintertrafiken.

Sommartrafiken med skärgårdsångare kommer däremot icke att bliva överflödig genom tillkomsten av ovan föreslagna trafiksystem, ty ångbåtarna komma alltjämt att behövas dels för skrymmande godstrafik, dels för passagerare, som hava gott om tid och vilka njuta av sjöfärden. Men för sådana passagerare och sådant gods, som kräva snabbtrafik, måste ångbåtarna vara otillfredsställande för nutida anspråk. Trafik med motorfordon med anlitande av broar och färjor är otvivelaktigt det för sagda trafik tidsenliga systemet.

Skärgårdssakkunnige föreslå också, men endast undantagsvis, åtgärd i sådan riktning. Trafiken på Furusund—Yxlan—Blidö skulle nämligen ledas över den redan beslutade bron mellan Eknö och Furusundsön samt vidare på motorfordonsförande färja över sunden Furusund—Yxlan och Yxlan—Blidö. Däremot föreslå skärgårdssakkunnige passbåt i stället för färja till Muskö och Ornö samt varken passbåt eller färja till Ljusterö och Möja. Sakkunniges motivering härav är dock enligt vårt förmenande ej bärkraftig.

Musköfärjan avstyrkes sålunda av skärgårdssakkunnige bland annat emedan farvattnen och den tidvis stora trafiken skulle kräva en så stor färja, att dess kapacitet förmodas ej bli fullt utnyttjad under perioder med lägre trafikfrekvens. Vi hålla före, att trafiken på denna betydande ö skulle komma att växa med tillkomsten av färjeförbindelse därhän, att kapaciteten kan utnyttjas hos en färja av lämplig storlek. Musköfärjan avstyrkes dessutom, därför att den skulle framgå över relativt öppet vatten. Men den del, södra Hårsfjärden, där färjan skulle framgå, är ett instängt vatten, där enligt erfarenheten någon besvärande sjögång ej förekommer. I varje fall är färjan ej mera utsatt för sjögång än t. ex. Gräsöfärjan, som framgår över sydligaste delen av den mot havet öppna Öregrundsgrepen. Den sjöduglighet och den isbrytande förmåga, som t. ex. Gräsöfärjan har, kunna anses fullt tillfredsställande även för en färja på Muskölinjen. Vid Musköfärjans angöringspunkt Söderby skulle enligt betänkandet långa väntetider befaras uppstå; man frågar sig, varför icke samma väntetider skulle uppstå med den i betänkandet föreslagna passbåten. Dessutom behöver detta endast befaras lördag—söndag sommartid. En stor del av den stockholmska sportstugebetonade sommarnöjesbebyggelsen kan f. ö. tänkas ej kunna eller böra utnyttja bilfärjan vid färder till och från Muskö. Vidare synes man här — såsom i andra punkter i betänkandet — anse, att färja är mindre lämplig än passbåt, så snart färdsträckan överstiger 1—2 km. Utgående från att man med färja förstår en farkost, vilken snabbt kan ombordtaga

och landsätta motorfordon, synes den avgörande omständigheten alls icke vara farledens längd utan behovet och önskvärldheten av genomgående motorfordonstrafik till ön i fråga. En kortare färjled kan tänkas, nämligen från fastlandet över Vitsgarn och Björnholmen, men landsvägen och färdtiden torde då bli längre än över Söderby, varjämte två nya broar erfordras.

I utredningen avstyrkes *Ornöfärjan* av samma skäl som *Musköfärjan*. Vad ovan anförts rörande *Muskö* gäller emellertid även för *Ornö*, som har praktiskt sett samma folkmängd som *Muskö*, medan färjeleden är kortare och dessutom är mera skyddad.

Ljusteröfärjan avstyrkes, huvudsakligen därför att dess kapacitet under vissa tider av året skulle visa sig otillräcklig; således ett skäl motsatt det som utredningen använder för avstyrkande av *Musköfärjan*. Även om *Ljusteröfärjan* icke kan övertaga hela trafiken under sommarmånaderna till denna ö, något som heller icke vi förutsätta, måste tillkomsten av en färja i väsentlig grad underlätta och förbättra de nu under sommarmånaderna hårt belagda kommunikationerna och dessutom antagligen helt lösa problemet om vintertrafiken. Färjeleden till *Ljusterö* är ännu kortare än den till *Muskö* och *Ornö*, vartill kommer att folkmängden är vida större än på sagda öar.

I fråga om *Möja* återfinnes i betänkandet bil. 12 en jämförelse mellan tre alternativ:

I) Uteslutande kombinerad buss- och båtförbindelse via *Kalvsvik*.

II) Kombinerad buss- och båtförbindelse via *Kalvsvik* ävensom direkt båtförbindelse med *Stockholm*.

III) Uteslutande direkt båtförbindelse med *Stockholm*. Mot flera av denna bilagas beräkningar synas viktiga invändningar kunna resas. Vi anse, att *Möja* skulle vara bäst betjänt av en förbindelse mellan *Möja* och *Vindö* eller *Värmdö* vid sidan av den även i fortsättningen nödvändiga båtförbindelsen med *Stockholm*.

Vad vidkommer trafikleden från *Nynäshamn* till *Himmelsö*, *Herrö* och *Yxlö*, föreligga önskemål att deras förbindelser ordnas, helst med broar över de tre smala och grunda sunden, dock att — om så oundgängligen erfordras för den genomgående sjötrafiken — en av broarna kan ersättas med motorfordonsförande dragfärja.

Vad slutligen vidkommer trafiken till *Vätö*, anse vi det synnerligen behövt, att den nuvarande färjan ersättes med bro.

Beträffande de av oss behandlade trafiklederna ha på sin tid särskilda framställningar blivit gjorda till länsstyrelsen om kommunikationsfrågans lösning på nu angivet sätt.

Dessa äro de avvikelser, vilka vi anse erforderliga i skärgårdssakkunniges förslag till trafikleder. Just de härav berörda trafiklederna tillhöra emellertid

de viktigaste inom skärgården och dem som enligt vår mening snabbast böra förbättras. De behövliga åtgärderna äro följande:

bro fastlandet—Vätö,

färja Furusund—Yxlan och Yxlan—Blidö i likhet med utredningens förslag,

färja fastlandet—Ljusterö,

färja Vindö eller Värmdö—Möja,

färja fastlandet—Ornö,

färja fastlandet—Muskö samt

väg och broar Nynäshamn—Himmelsö—Herrö—Yxlö, dock att, om hänsyn till sjöfarten oundgängligen så kräver, en av dessa broar utbytes mot motorfordonsförande dragfärja.

I och med att den nu av oss föreslagna bron fastlandet—Vätö kommer till stånd och det under utredning varande projektet om bro fastlandet—Resarö förverkligas, kunna de färjor som nu användas på dessa linjer, insättas exempelvis på linjerna Yxlan—Blidö och fastlandet—Ornö. Nyanskaffning av färjor för hela Stockholms skärgård skulle således, om ovannämnda förslag helt genomföres, stanna vid fyra mot av skärgårdsutredningen föreslagna två. Den utredning, som erfordras för kostnadsberäkning av ovan föreslaget program, torde icke behöva bli tidsödande eller kostsam, helst som åtskilligt förberedande arbete redan torde vara utfört.

Med stöd av det ovan anförda få vi vördsamt föreslå,

att riksdagen ville hemställa hos Kungl. Maj:t om omedelbar utredning av kostnaderna för genomförandet av det av oss här föreslagna programmet till skyndsam förbättring av kommunikationerna mellan fastlandet och vissa öar inom Stockholms läns skärgård samt om framläggande för nästkommande riksdag av proposition om beviljande av behövt anslag för programmens genomförande.

Stockholm den 4 juni 1948.

F. Thun.

L. Franzon.

Gunnar Lodenius.