

Nr 19

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående den internordiska bilfärjetrafiken m. m.

I de likalydande, till allmänna beredningsutskottet hänvisade motionerna I: 300 av herr *Palm m. fl.* och II: 271 av fru *Lewén-Eliasson m. fl.* hemställas, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om att åtgärder vidtages för igångsättning av en utredning av de frågor som behandlas i motionerna.

I motionerna redogöres för den växande biltrafiken med färja mellan Sverige och de nordiska grannländerna, vilken tenderar att öka i allt snabbare tempo. Särskilt för trafiken mellan Finland och Sverige kommer nya färjor och färjeleder årligen till stånd men utan någon fast planering, varför felinvesteringar riskeras. Det är därför angeläget, att situationen kartlägges och att vägplanerna på båda sidor om gränsen samordnas. Frågan om sanering av färjetrafiken bör även ägnas uppmärksamhet, eftersom tendenser förefinns att basera viss färjetrafik på försäljning av tullfri sprit och tobak. Målet bör vara att färjetrafiken byggs ut planmässigt med hänsyn till det framtida trafikbehovet och att transportererna sker med effektiva och trafiksäkra farkoster samt att färjelägena förläggas så att trafikanterna vinner tid. Vidare bör vägnätet utbyggas i anslutning till framtida motor- och rikshuvudvägar. En samordning med respektive nordiska grannländer ter sig därvid naturlig.

Beträffande motiveringen i övrigt får utskottet hänvisa till motion II: 271.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionerna från kommerskollegium, sjöfartsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt länsstyrelserna i Stockholms och Malmöhus län.

Kommerskollegium har inhämtat yttrande från handelskamrarna i Stockholm, Göteborg, Malmö och Luleå. Stockholms handelskammare tillstyrker utredning om samordning av vägplanerna men avstyrker i övrigt motionerna. Handelskammaren i Göteborg avstyrker dem helt. Skånes handelskammare framhåller bl. a. att risken för felinvesteringar främst beror på dröjsmålet med byggande av Öresundsbron men anser att en utredning ej har någon uppgift att fylla. Norrbottens och Västerbottens läns handelskammare tillstyrker i fråga om vägplaneringen men avstyrker i övrigt.

Kommerskollegium konstaterar, att utökning av färjetrafiken med såväl Finland som Danmark planeras, och anser, att transportkapaciteten hit-

Bihang till riksdagens protokoll 1961. 11 saml. Nr 19

tills ökat i takt med det stigande trafikunderlaget, varigenom trafikanternas krav tillgodosetts på ett tillfredsställande sätt. Det finns ingen anledning förmoda att denna utveckling ej kommer att fortsätta.

Vägnätets utbyggnad bör ägnas uppmärksamhet, vilket även synes ske vid nätets planering och anslutning till framtida huvudvägar och hamnanläggningar. Särskild utredning härom finner kollegium icke erforderlig.

Kollegium erinrar vidare om att frågan om den tullfria försäljningen av sprit och tobak ombord på fartygen utredes av en svensk-dansk ämbetsmannadelegation, en utredning som torde kunna få betydelse även för övrig interskandinavisk trafik.

Kollegium avstyrker motionerna.

Sjöfartsstyrelsen erinrar om att länsstyrelsen i Stockholms län låtit utföra en utredning om den reguljära bilfärjetrafiken från roslagskusten till Åland/Finland. Denna utredning har överlämnats till Kungl. Maj:t och är nu på remiss hos berörda centrala myndigheter. Sjöfartsstyrelsen vill för sin del förorda Kapellskär som terminalpunkt på roslagskusten. Då myndigheternas yttranden inkommit torde förutsättningar föreligga för bedömning av i vad mån åtgärder från statens sida är aktuella. Förhandlingar bör sedermera upptagas med Finland för att få till stånd önskvärd samordning.

De internordiska bilfärjeförbindelserna är redan aktuella inom det nordiska samarbetet. Till en omfattande reglering av bilfärjetrafiken ställer sig styrelsen emellertid mycket tveksam. Staten synes böra nöja sig med att skapa ett riktigt dimensionerat vägsystem, varigenom även bilfärjelinjernas förläggning avgöres. Fartygens trafiksäkerhet är redan föremål för statlig kontroll genom fartygsinspektionen.

Prognoser är knappast någon garanti mot felinvesteringar. Fartygen är f. ö. möjliga att ombasera och investeringarna i hamnarna är i detta sammanhang ganska små. Viktigt för bedömning av olika linjers bärighet är den tullfria försäljningen av främst sprit och tobak, men detta problem är redan föremål för överväganden.

Sjöfartsstyrelsen tillstyrker en allmän internordisk koordinering av bilfärjelederna och anslutande vägförbindelser. Man bör därvid i första hand inrikta sig på vägplaneringen och om så befinnes erforderligt jämväl på färjelägena.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser några åtgärder beträffande det allmänna vägnätet icke erforderliga utöver den planering och det byggande, som sker i anslutning till fastställda flerårsplaner.

Beträffande bilfärjetrafiken med Finland hänvisar styrelsen till den ovan nämnda utredningen av länsstyrelsen i Stockholms län som remitterats till styrelsen för yttrande. Åtgärder som rör vägfrågor och lämpliga hamnar för finlandstrafiken kommer vid detta ärendes fortsatta behandling att upp-

märksammas, varför någon vidare utredning i dessa avseenden icke är erforderlig.

Länsstyrelsen i Stockholms län hänvisar likaledes till den inom länsstyrelsen verkställda utredningen. Utredningsmännen har redovisat sitt uppdrag i en redogörelse och en promemoria och i en härtill fogad skrivelse anfört bl. a. följande:

Utredningen har i huvudsak syftat till att belysa olika hamnalternativs förutsättningar: kostnader (approximativt beräknade) för nödvändiga hamnutbyggnader, landkommunikationerna i anslutning till hamnarna, behovet av vägutbyggnader i samband med de olika hamnalternativen och övriga förhållanden, som bedömts av betydelse i detta sammanhang.

Under utredningen har som sakkunniga i vissa frågor anlitats lotsdirektören i mellersta lotsdistriktet och representanter för sjöfartsstyrelsen.

Resultatet av utredningens arbete har redovisats i bifogade redogörelse och promemoria med tillhörande bilagor.

Av de i promemorian upptagna hamnmöjligheterna synas Kapellskär, Norrtälje och Gräddö lämpliga för även tyngre transporter, medan Sippnäs och Grisslehamn närmast torde komma ifråga för passageraretrafik. Kapellskär och Norrtälje ha bedömts som de fördelaktigaste alternativen.

Beträffande samordning av vägplanerna på båda sidor om gränsen understryker länsstyrelsen vikten av att det snarast klargöres var färjelägena för trafiken med Finland bäst skall placeras och hur vägförbindelserna bör dragas. Det är en fråga av sådan vikt, att det allmänna måste engagera sig däri och att detta engagemang måste komma snart. Länsstyrelsen tillstyrker därför att den utredning, som länsstyrelsen i sin skrivelse till Kungl. Maj:t förordat, snarast kommer till utförande.

Länsstyrelsen i Malmöhus län anser, att de därvarande båt- och färjeförbindelserna står i rimlig proportion till trafikbehovet. Något missförhållande i fråga om farkosternas effektivitet och trafiksäkerhet föreligger icke såvitt öresundstrafiken angår.

Huruvida förutsättningar föreligger för genomförande av utredning rörande den i motionerna upptagna frågan om »den affärsmässiga grundvalen för olika trafikföretag» undandrar sig, säger länsstyrelsen, dess bedömande.

Yttrande har inkommit jämväl från *Stockholms Rederiförening*, som anför bl. a.:

Utbyggnaden under senare år av färjetrafiken mellan Sverige och Finland har i allt väsentligt skett på enskilt initiativ. I motionerna göres icke gällande att denna utbyggnad skulle ha skett på ett ur samhällets eller trafikanternas synpunkt ofördelaktigt sätt. Stockholms Rederiförening kan för sin del icke finna, att under sådana förhållanden något behov föreligger av en speciell utredning, ej heller av någon form av utvidgad kontroll.

Den fria företagsamheten har visat sig väl i stånd att bemästra de svårigheter, som uppkommit, och att uppfylla de krav på ökade transportresurser, som främst den växande bilturismen medfört. Under den närmaste framtiden kommer dessutom ett antal nybyggnader att kunna insättas i trafik, varigenom en ytterligare förbättring uppnås.

Vad beträffar det i motionerna även aktualiserade spörsmålet rörande tullfrihet på internationellt vatten för bl. a. sprit- och tobaksvaror, vilken skulle medföra risker för »att viss färjetrafik kan uppstå, vilken baseras på osunda affärsprinciper», får Rederiföreningen inskränka sig till att framhålla följande.

De problem, som kunna uppkomma i samband med i första hand sprit- utskänkning och försäljning av spritvaror ombord på fartyg, äro främst att betrakta såsom rena ordningsfrågor. Berörda rederier måste vara i stånd att uppfylla de krav på god ordning ombord, som med all rätt kunna ställas härvidlag. Anledning saknas dock att göra denna fråga till föremål för särskilda överväganden i detta sammanhang. Som bekant ägnas problemet uppmärksamhet inom ramen för det nordiska samarbetet.

Med hänvisning till vad ovan anförts får Stockholms Rederiförening för sin del avstyrka den i motionerna nr I: 300 och II: 271 föreslagna utredningen.

Utskottet

Motionerna behandlar huvudsakligen spörsmål som sammanhänger med bilfärjetrafiken mellan Sverige och Finland men berör även i korthet de internordiska bilfärjeförbindelserna i stort. Såvitt utskottet kunnat bedöma är förutsättningarna beträffande Finlandstrafiken så särpräglade, att frågor rörande denna trafik bör ses som ett i stor utsträckning självständigt problemkomplex, vilket väl också torde ha avsetts av motionärerna. Vad beträffar trafiken med Norge och Danmark har samtliga myndigheter som yttrat sig häröver avstyrkt motionärernas förslag under hänvisning till bl. a. att rådande förhållanden och pågående planeringsarbete kan anses tillfredsställande och till att frågan om sprit- och tobaksförsäljningen är under prövning. Utskottet anser de skäl myndigheterna åberopat för sina ståndpunktstaganden i allt väsentligt så vägande, att utskottet finner motionerna, i vad de berör färjetrafiken med Norge och Danmark, böra få anses besvarade genom vad i remissyttrandena anförts.

Beträffande huvudfrågan i motionerna, bilfärjetrafiken mellan roslagskusten och Åland—Finland, vill utskottet erinra om att vid 1959 års riksdag behandlats motioner angående åtgärder för att underlätta en reguljär sådan trafik. Statsutskottets utlåtande (nr 152) innebar bl. a. att resultatet av en utredning som påbörjats genom länsstyrelsens i Stockholms län försorg och ytterligare erfarenheter av trafiken på de provisoriska lederna borde avvaktas, och utskottet avstyrkte motionerna, som föll i riksdagen.

Länsstyrelsen har med skrivelse den 5 mars 1960 till chefen för kommunikationsdepartementet överlämnat nyssnämnda, av en arbetsgrupp inom

styrelsen verkställda utredning. I utredningen har belysts förutsättningarna för olika hamnalternativ, kostnaderna för nödvändiga hamnutbyggnader, landkommunikationerna i anslutning till hamnarna samt behovet av vägutbyggnader och andra förhållanden av betydelse i detta sammanhang. Utredningsmännen har bl. a. funnit Kapellskär och Norrtälje utgöra de fördelaktigaste alternativen för färjelägenas placering. Länsstyrelsen förordade en bearbetning av det framlagda materialet för att utröna huruvida och i vilken omfattning det allmänna borde engagera sig i förevarande kommunikationsfråga. Bearbetningen borde göras av sjöfartsstyrelsen i samråd med länsstyrelsen.

Utredningen har av departementschefen remitterats till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för yttrande i samråd med sjöfartsstyrelsen och länsstyrelsen i Stockholms län. Yttrandet lär vara att förvänta under våren 1961.

Aktiviteten på förevarande område synes f. n. vara betydande. De rederierna, svenska och finska, som ombesörjer trafiken, har sålunda, som i motionerna framhålles, investerat betydande belopp i fartygsbyggen — inklusive gjorda beställningar uppgående till omkring 60 milj. kronor sedan år 1958. Enligt samstämmiga uttalanden i yttrandena över motionerna bör man räkna med att fartygsbehovet är väl tillgodosett under överskådlig tid. Det må även framhållas exempelvis att Norrtälje på senare tid investerat omkring 4,5 milj. kronor för att iordningställa hamnen och färjeläget för en betydligt utvidgad finlandstrafik. Man har härvid tagit särskilt sikte på nyttotrafiken och bl. a. syftat till en vidsträckt tillämpning av dörr-till-dörr-principen, i detta fall innebärande att lastade släpvagnar skulle föras ombord på den svenska sidan och i Finland hakas på mötande bilar för vidare transport till bestämmelseorten. Trafiken avses komma i gång denna säsong.

Utskottet har med vad nu anförts beträffande planeringen i Norrtälje icke avsett att föregripa utredningsarbetet och taga ståndpunkt för någon viss lösning av frågan om färjelägena utan endast velat giva ett exempel på de aktuella strävandena. Att nyttotrafiken här i viss mån ställts i förgrunden sammanhänger med att denna trafik kan beräknas giva de mest betydande intäkterna och därigenom torde bli av avgörande betydelse för möjligheterna att förränta det stora kapital som måste investeras. Man bör därför icke bortse från turismens betydelse och det torde icke råda någon tvekan om att åtskilliga av de anordningar som främst är motiverade av nyttotrafikens behov också kommer att bli till väsentlig nytta för turisttrafiken.

Utskottet är självfallet ense med motionärerna om vikten av en omsorgsfull planering på detta område med hänsyn till framför allt storleken av de investeringar som här kommer i fråga och trafikens snabba expansion. Av det ovan anförda framgår emellertid att en utredning skulle komma att i väsentliga avseenden ställas inför fullbordade fakta. Det är enligt utskot-

tets mening i vart fall uppenbart att den pågående, ovan nämnda överarbetningen av länsstyrelsens utredning bör avvaktas innan någon ny utredning ifrågasättes. Härtill kommer att frågan även äger aktualitet i det arbete som bedrivs av Stockholmstraktens regionplanekontor. Vidare må uppmärksammas, att Nordiska samfärdselkommittén kommer att behandla frågan om trafikförbindelser mellan de nordiska huvudstäderna. Spörsmål berörande färjetrafiken kan även förväntas komma att inom kort upptagas av Nordiska rådet. Ett rikt material för belysning av dessa frågor torde sålunda komma att föreligga.

Beträffande vissa särskilda, i motionerna upptagna frågor vill utskottet ytterligare framhålla att ordnandet av landvägförbindelserna med rätta kommit i blickpunkten såsom det måhända betydelsefullaste ledet i utbyggnaden av färjetrafiken. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har anfört att av motionärerna ifrågasatta åtgärder i detta hänseende i allt väsentligt behandlas vid bearbetningen av länsstyrelsens utredning. Utskottet vill i detta sammanhang starkt understryka behovet av interregionalt samarbete i vägfrågorna. Det ligger i sakens natur att sådant samarbete sker inom ramen för Samfärdselkommitténs och Nordiska rådets verksamhet, och utskottet finner det vidare kunna förutsättas att de för vägplaneringen i Sverige och Finland ansvariga myndigheterna intimt samarbetar och att därvid, med hänsyn till de stora åländska investeringarna i exempelvis trafiken över Kapellskär och anläggningarna där, de åländska intressena ägnas vederbörlig uppmärksamhet.

Med anledning av motionärernas önskemål att trafiken skall ske med effektiva och trafiksäkra farkoster vill utskottet endast framhålla, att den kontroll häröver som utövas genom fartygsinspektionen torde vara tillfredsställande.

Utskottet vill slutligen beträffande frågan om tullfri försäljning på färjorna av sprit och tobak anföra, att spörsmålet i vad gäller öresundstrafiken nu är föremål för förhandlingar mellan finansministrarna i Danmark och Sverige.

Utskottet får under återopande av vad ovan anförts hemställa,

att de likalydande motionerna I: 300 och II: 271 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 6 april 1961

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

Närvarande:

från f ö r s t a kammaren: herrar Möller, Nestrup, Sörlin, Axel Emanuel Andersson, Ringaby, Lars Larsson*, Hellebladh, Ernst Olsson, Tage Johansson, Widén* och Eric Peterson;

från a n d r a kammaren: fru Eriksson i Stockholm, herr Dickson, fru Jäderberg*, herrar Carlsson i Huskvarna, Nilsson i Bästekille, Björkänge, Haglund, Börjesson i Glömminge, Berglund, fröken Andersson i Lerum och herr Nyström.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.