

Nr 7.

Av herr **Källman m. fl.**, om utredning angående skärgårdens behov av förbättrade kommunikationer m. m.

De svenska skärgårdarnas trafikproblem har under senare år blivit alltmera brännande. Medan stor omsorg ägnats fastlandets kommunikationsväsende har från statsmakternas sida förhållandevis litet utträttats för att förbättra förbindelserna till och från våra skärgårdsöar. Till övervägande delen ombesörjas dessa förbindelser av privata trafikföretag, som vid deras upprätthållande måste se mera till lönsamhet och ekonomi än till behovet i och för sig. Följden har blivit, att huvudintresset inriktats på sommartrafiken, då inte bara den fasta skärgårdsbefolkningen utan även och framför allt sommargästerna kunna påräknas som passagerare. Även sommartrafiken har för övrigt till stor del upprätthållits tillfredsställande endast på de trader, där en större resandeström kunnat förväntas. Vad den för den egentliga skärgårdsbefolkningen och dess näringsutövning minst lika viktiga vintertrafiken beträffar har behandlingen däremot varit mycket styvmoderlig. Visserligen bruka trafikföretagen åtminstone i våra större skärgårdar upprätthålla viss trafik även under vintern, men då denna trafik på grund av den ringa resandefrekvens, som den fasta skärgårdsbefolkningen ensam förmår prestera, oftast blir förlustbringande, har den inskränkts till ett minimum. Faktiskt händer det till och med i den stockholmska skärgården med dess i förhållande till landet i övrigt något så när välordnade trafikförhållanden, att en skärgårdsbo, som vintertid skall taga sig in till staden, får vänta lika många dagar på en möjlighet till återresa som ärendet tar timmar att uträtta.

Följderna av här berörda missförhållanden äro mera vittgående än man kanske i allmänhet är benägen att föreställa sig. Framför allt är det tydligt, att en dräglig näringsutövning svårt hindras, för att icke säga omöjliggöres, när kommunikationerna icke äro sådana, att man något så när snabbt och regelbundet kan föra in produkterna till fastlandet för försäljning. Man behöver bara tänka på en för skärgårdsbefolkningen så primär inkomstkälla som fisket för att förstå, att den med nödvändighet kräver goda förbindelser till fastlandet och till där befintliga avsättningsmarknader för att överhuvudtaget kunna framgångsrikt utövas annat än till husbehov. Med vissa jordbruksprodukter — framför allt mjölken — förhåller det sig på samma sätt. Goda kommunikationer äro också en första förutsättning för skapande av goda sjukvårdsmöjligheter, som skärgårdsöarnas invånare ha rätt att kräva i samma utsträckning som landets övriga medborgare. Den vid en osedvanligt strävsam och hård livsföring bundna skärgårdsbefolk-

ningen saknar till större delen den komfort, de möjligheter till nöjen och förströelser och de andra frukter av en modern civilisation, som står fastlandsbefolkningen till buds. Men den har rätt att fordra att i fråga om de primära livsbehoven — näringsutövningen, sjukvårdsmöjligheterna, de sociala förmånerna överhuvudtaget — komma något så när i nivå med befolkningen i övrigt. Detta kan icke ske utan goda kommunikationer. I själva verket har också som följd härav under senare år kunnat konstateras en tydlig tendens till avfolkning av skärgårdsöarna, som är livligt att beklaga inte minst ur den synpunkten, att skärgårdsbefolkningen representerar en värdefull kärna i den svenska folkstammen, som på det sättet löper risk att gå förlorad.

Bortsett från fiske och jordbruk har skärgårdsbefolkningen sina bästa inkomster från sommargästerna. Men dessa komma inte ut till öarna för att ge den där bosatta befolkningen dess utkomst utan för egen skull. Ju bättre kommunikationerna äro, desto större blir sommargästfrekvensen och därmed möjligheterna för skärgårdsbefolkningen att skaffa sig goda förtjänster och för fastlandsbefolkningen att komma i åtnjutande av de rikedomar i hälsovårdande hänseende, som skärgårdarna erbjuda. Ju sämre kommunikationerna äro, desto sämre blir resultatet i bägge dessa hänseenden. En synpunkt, som här förtjänar särskilt beaktande, är de ekonomiska nackdelar, som bli följden av att splittra familjerna under sommartid. Om de medlemmar av en familj, som ha sitt förvärvsarbete i staden, inte ha tillgång till sådana förbindelser, att de dagligen kunna ta sig ut till sommarnöjet i skärgården efter arbetets slut och in till staden före dess början, blir resultatet kostnader för tvenne hushåll, vilket i många fall är liktydigt med att det av ekonomiska skäl icke blir något sommarnöje alls. Skärgårds- och stadsbefolkningen bli bägge lika lidande härpå, den ena i ekonomiskt, den andra i hälsohänseende. — Intet hindrar för övrigt att skärgårdarna skulle kunna bli eftersökta rekreationsorter för stadsbefolkningen även vintertid, om bara kommunikationerna vore tillfredsställande.

Goda kommunikationer mellan skärgård och fastland är slutligen av stor betydelse även i försvarshänseende. Ingen torde vilja bestrida, att betryggande försvarsanstalter för skärgårdarnas vidkommande i händelse av krigsfall är en oundgänglig förutsättning för att hindra invasion och besättande av våra skärgårdsöar med ty åtföljande möjligheter att därifrån beskjuta fastlandet. Men betryggande försvarsanstalter av detta slag kunna icke åstadkommas med mindre det finns goda förbindelseleder mellan öarna och fastlandet. Här som i andra hänseenden gäller, att de anordningar, som i detta syfte te sig ofrånkomliga, måste vidtagas redan under fredstid. Att vänta till ett eventuellt krigstillfälle är detsamma som att riskera att vänta tills det är för sent. När som i detta fall försvarspolitiska hänsyn sammanfalla med rent sociala och ekonomiska krav synes allt tala för att erforderliga åtgärder ju förr dess hellre böra vidtagas.

De här anförda exemplen på behovet och betydelsen av förbättrade skärgårdskommunikationer äro ingalunda uttömmande. Men de torde vara tillfyllest för att ådagalägga, att åtgärder från statsmakternas sida äro både behövlige och behjärtansvärda. På intet sätt skall här förringas värdet av de ansträngningar i syfte att åstadkomma tidsenliga skärgårdsförbindelser, som gjorts av landsting, vägstyrelser och — särskilt vad stockholmskärgården beträffar — av Svenska Skärgårdsförbundet. Dessa ansträngningar ha emellertid som naturligt är icke kunnat syfta längre än till att avhjälpa de mest trängande behoven. Vad som därutöver krävs är en allsidig utredning för hela landets vidkommande rörande, hur skärgårdstrafiken lämpligast bör organiseras för att kunna fungera tillfredsställande. Det finns många möjligheter, som i detta hänseende böra prövas — koncessionering av skärgårdstrafiken med åtföljande förpliktelser för koncessionsinnehavarna, vidgade ålägganden för landsting och vägstyrelser att sörja för goda skärgårdskommunikationer, samverkan med postverket, som har ett uppenbart intresse av goda skärgårdskommunikationer för postgångens vidkommande, statsunderstöd med användning av från skärgården inflytande bensinskattemedel, skärgårdstrafikens övertagande i statens egen regi o. s. v. Med stöd av det ovan anförda anhålles,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om allsidig utredning rörande såväl skärgårdens behov av förbättrade kommunikationer som också möjligheterna att på ett för landet tänkbarast enhetligt sätt sörja för dessa behovs tillgodoseende.

Stockholm den 12 januari 1938.

<i>G. W. Källman.</i>	<i>Carl Beck-Friis.</i>	<i>Th. Borell.</i>
<i>C. A. Reuterskiöld.</i>	<i>C. A. Härdin.</i>	<i>Carl H. Dahlström.</i>
<i>Axel Strand.</i>	<i>Alb. Bergström.</i>	<i>K. I. Sköldén.</i>
<i>John Gustavson.</i>	<i>Th. Nilsson.</i>	<i>Emil Anderson.</i>
<i>Karl H. Andersson.</i>		<i>O. Danielsson.</i>

