

Nr 589.

Av herrar **Karlsson** i Stuvsta och **Lager**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 261, angående vissa frågor rörande skärgårdstrafiken.*

Skärgårdstrafikens ordnande är ett livsvillkor för den bofasta skärgårdsbefolkningen. Utan tillfredsställande trafikförhållanden kan den inte avyttra sina produkter och ej heller erhålla för såväl uppehälle som yrkesutövning nödvändiga förnödenheter. Dåliga kommunikationer betyda jämväl sämre social och kulturell standard, främst i fråga om sjukvård och tillgång till sociala och kulturella institutioner. Speciellt vintertid ha stora svårigheter varit rådande i dessa hänseenden. De trafikföretag, som i Stockholms skärgård ombesörjt trafiken sommartid, ha förklarat sig ur stånd att vintertid upprätthålla denna. Som 1945 års skärgårdsutredning framhåller ha trafikförhållandena i skärgårdarna försämrats, medan de på fastlandet stadigt förbättrats.

Skärgårdarnas avfolkning måste ses i samband härmed. Det kan givetvis påstås, att denna avfolkning främst sammanhänger med skärgårdarnas ensidiga näringsliv. Ovannämnda skärgårdsutredning har betonat denna orsak till avfolkningen. Till detta bör emellertid sägas, att den ensidiga näringsinriktningen i hög grad sammanhänger med att kommunikationernas utveckling i skärgården icke kunnat hålla jämna steg med utvecklingen till lands, utan kommunikationerna tvärtom som regel försämrats i förhållande till vad som tidigare varit. I motsats till 1945 års skärgårdsutredning anse vi därför, att en radikal förbättring av skärgårdarnas kommunikationsförhållanden måste bli av konstruktiv och nyskapande betydelse, inte minst i fråga om skärgårdsområden i närheten av större ekonomiska och befolkningcentra.

Tillfredsställande skärgårdskommunikationer äro för övrigt en väsentlig intressefråga även för landbefolkningen och särskilt i fråga om skärgårdar i närheten av storstäder, i närheten av vilka också de två största av landets skärgårdar äro belägna. Den möjlighet till vila och friluftsliv, som skärgårdsområden erbjuda storstadsbefolkningen, måste tillvaratagas. Detta är en fråga av sådan vikt, att den nödvändiggör det allmännas ingripande på ett annat sätt än hittills. De belopp, som erfordras för åstadkommande av tillfredsställande skärgårdskommunikationer inom Stockholms och Göteborgs skärgårdar, måste anses som skäligen obetydliga i jämförelse med vad som skulle vinnas från folkhälsosynpunkt och i fråga om trivsel för dessa båda storstadsområdets befolkning. Vi äro också övertygade om att skärgårdskommunikatio-

nernas ordnande utifrån inte minst dessa synpunkter kommer att bli fallet för eller senare.

Med hänsyn härtill synas de förslag till lösning av skärgårdskommunikationernas problem, som framlagts av 1945 års skärgårdsutredning och som förelagts riksdagen i proposition 261, i sin principiella del väl ägnade att lösa dessa frågor. Den planmässiga samordning av land- och skärgårdskommunikationer som föreslås anse vi vara en naturlig och riktig åtgärd för åstadkommandet av såväl den likställighet i kommunikationshänseende, som är möjlig för skärgårdsbefolkningens del, som den förbättring av kommunikationsförhållandena, vilken är ett väsentligt intresse för näraliggande storstadsområdets befolkning. Vi ansluta oss därför till föreliggande förslag till ändrad lydelse av förordningen angående yrkesmässig biltrafik m. m.

Utredningens och propositionens förslag om att kommunala och statliga organ överta ansvaret för skärgårdstrafikens ordnande överensstämmer också med ovan framförda mening om skärgårdstrafikens problem och dess betydelse. Föreliggande förslag överensstämmer för övrigt i allt väsentligt med de förslag härutinnan, som framlades i en kommunistisk motion i Stockholms läns lands- ting år 1945 och i en liknande kommunistisk motion i Stockholms stadsfullmäktige samma år. I bägge motionerna förordades, att skärgårdstrafikens ordnande i Stockholms skärgård borde ske genom Stockholms stads och läns övertagande av trafikmedlen.

Då förstatligandet av de inom länet befintliga privata järnvägarna med tillhörande bussföretag blott är en tidsfråga synes, som också i flera remissyttranden föreslagits, även staten böra inträda som medintressent i det föreslagna samhälleligt ägda skärgårdstrafikföretaget i stockholmsområdet. Härigenom tillkomma även ökade förutsättningar för den regionala samordning och ledning av land- och sjötrafiken inom området, som föredragande statsrådet förordar.

*Generalplan nödvändig för kommunikationsledningens utveckling i
Stockholms skärgård.*

Även om vi sålunda i huvudsak kunna ansluta oss till de principer för skärgårdstrafikens ordnande, som framlagts i 1945 års skärgårdsutrednings betänkande och i Kungl. Maj:ts förevarande proposition, kunna vi likväl icke anse föreliggande förslag till kommunikationsledningens utbyggande till fyllest. De i fråga om Stockholms skärgård framlagda förslagen äro otillfredsställande i fråga om både omfattning och planmässighet. Härtill kommer, att föreliggande proposition icke tar auktoritativ ståndpunkt ens till utredningens begränsade förslag.

För att frågan om trafikledningens utbyggande i Stockholms skärgård skall kunna lösas på ett tillfredsställande sätt och inom rimlig tid, synes oss en bestämd

plan böra utarbetas av regeringen och efter överläggningar med Stockholms stads och läns myndigheter och berörda skärgårdskommuner underställas riksdagen för godkännande. För planens genomförande erforderliga statliga anslag måste beviljas i särskild ordning och fördelas under en viss period. Att på vanlig väg bevilja medel till varje trafikledsobjekt för sig, med avvägning i förhållande till aktuella trafikledsobjekt till lands, måste anses som en otillfredsställande anordning, som tvivelsutan kommer att medföra, att skärgårdens eftersatthet i kommunikationshänseende kommer att bestå och möjligen bli ännu mera markerad. Denna eftersatthet motiverar en särskild plan för kommunikationsledningens utbyggande i särskild ordning och med särskilt anvisade medel.

Skärgårdsutredningens förslag i fråga om vägnätets utbyggande i Stockholms skärgård, anläggandet av broar samt anordnandet av passbåtlinjer baseras enligt vår mening på oriktiga utgångspunkter. De grunda sig nämligen på nuvarande befolkningstäthet och ekonomiska förhållanden i skärgården, med åsidosättande av huvudstadens närhet och dess obestridliga intressen liksom skärgårdsområdenas möjligheter till ekonomisk utveckling som en följd härav och under förutsättning av bättre kommunikationer. Utredningens förslag är nästan genomgående nödlösningar utan konstruktivt innehåll.

I stället för nödvändiga brobyggen och färjleder föreslår utredningen som regel båtlinjer. Även enligt utredningen nödvändiga vägförbättringar och vägbyggen ha i fråga om standard utformats på så sätt, att vägarna från början bli undermåliga. På längre sikt måste dylika »besparingar» bli av minst sagt tvivelaktigt värde.

Främst på grund av huvudstadsområdets närhet och därav betingade stora utvecklingsmöjligheter för Stockholms skärgård men också på grund av denna skärgårds geografiska förhållanden måste kommunikationerna till de viktigaste skärgårdsområdena så långt möjligt förbättras medelst broar och färjor. Bro till Vindö har väsentlig betydelse för hela utanförlliggande mellersta skärgårdsområdet. Likaså måste bro till Vätö anses synnerligen motiverad. Utredningens förslag om kombinerad bro- och färjförbindelse till Yxlan och Blidö är angeläget. Flera färjförbindelser borde vara motiverade. Inte minst gäller detta mellan fastlandet och Ljusterö samt fastlandet—Muskö och Dalarö—Ornö. För övrigt borde projektet om broförbindelse mellan Lidingö och Bogesundslandet tagas upp i detta sammanhang. Båttrafikens uppgift bör vara dels av speciellt slag, för sommartrafikanter till skärgården, och dels att möjliggöra trafik till områden, där andra kommunikationsleder icke äro möjliga. Icke minst viktiga äro för övrigt tillfredsställande vägar på öarna.

En tillfredsställande lösning av Stockholms skärgårds trafikproblem förutsätter sålunda en bestämd, fastlagd plan, baserad på hela stockholmsregionens intressen av skärgården likaväl som den direkt berörda skärgårdsbefolkningens. Utan en sådan plan beträffande trafikleder och för deras anläggande erforderliga medel bli utredningens och propositionens förslag icke effektiva som

lösning av här berörda problem. De förtursarbeten, som utredningen förordat och som tillstyrkts av föredraganden, äro av alltför liten omfattning men böra givetvis genomföras utan tidsutdräkt.

Med åberopande av vad ovan framhållits föreslå vi,

att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 261 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om att förelägga nästa års riksdag en plan för att i särskild ordning utbygga trafiklederna inom Stockholms skärgård.

Stockholm den 8 juni 1948.

Erik Karlsson.

Fritjof Lager.
