

Nr 451

Av herr **Staxäng m. fl.**, om undersökning och planläggning av trafikförhållandena i Bohusläns kustland och skärgårdar.

Den bohusländska kusten har sedan gammalt haft en ganska livlig sjötrafik. Sedan ångbåtarnas tillkomst har reguljär trafik uppehållits längs kusten från Göteborg till Strömstad med vissa turer utsträckta ända till Oslo. Dessutom har en del trafikföretag haft en betydande lokaltrafik sjöledes mellan öarna och tätorterna på fastlandet. Längs denna cirka 20 mil långa kuststräcka ligger förutom städerna Göteborg, Marstrand, Lysekil och Strömstad en hel rad med tätbebyggda samhällen dels på kusten och fastlandet och dels på öarna ute i skärgården. Flera av öarna har en befolkning mellan 1 000 och 2 000 invånare. För samtliga dessa har sjötrafiken i gångna tider varit ett trafikmedel av stor betydelse. Ute i den bohusländska skärgården finns cirka 40 000 bofasta invånare som för sin utkomst och näring är beroende av goda trafikförbindelser. Därtill kommer sommartid omkring 100 000 turister och semesterfirare som söker sig ut till kustbandet. Om man undantager Stockholms läns skärgård, där viss jämförelse förefinnes, torde motsvarande förhållande icke finnas i något annat län inom vårt land.

Med den genomgripande utveckling som har skett inom vårt lands kommunikationsväsende har transportmedlen till lands genom sin större snabbhet slagit ut den längs kusten gående långsammare sjötrafiken. Härigenom har kustsamhällena i högre grad än förut blivit beroende av förbättrade landförbindelser. De stödåtgärder, som under senare år kommit till stånd bl.a. från statens sida för att upprätthålla en fortsatt båttrafik, har emellertid betraktats som en övergångsåtgärd tills att andra bättre kommunikationer till lands hunnit byggas ut. Det bolag, som nu senast ombesörjt reguljär båttrafik mellan Göteborg—Smögen, har nu fr. o. m. 2 januari i år upphört med sin verksamhet och företaget gått i likvidation.

Denna allvarliga utveckling på trafikväsendets område för berörda öar och kustområde kommer sannolikt att medföra en ökad isolering och betydande risk för ytterligare avfolkning. Då befolkningstätheten är störst utåt kusten och länets största samhällen där är belägna, får dessa kommunikationsfrågor en ytterst allvarlig innebörd för hela länet.

Då trafikutvecklingen som förut nämnts nu otvetydigt pekar på landtrafik, ligger enligt vår mening lösningen för skärgårdsbefolkningens trafikproblem däri att fasta vägförbindelser utbyggs till skärgårdssamhällena. Landskapets geografiska struktur har medfört att såväl järnvägen (Bohusbanan) som den genomgående landsvägen (riksväg nr 2) går relativt långt inne i landskapet. Härifrån har redan flera tvärgående vägar ut till kusten kommit till stånd, men skärgårdssamhällena står i stort sett ännu utan fasta trafikförbindelser till fastlandet och kustsamhällena utan lämpliga vägförbindelser med varandra.

Vägförvaltningen i länet har nyligen fått i uppdrag att undersöka behovet av vissa färjförbindelser, men det erfordras även planläggning av nya vägar och broförbindelser om trafiken skall kunna tillgodoses och en ersättning för den mistade båttrafiken uppnås. Vissa av skärgårdens tätbebyggda öar t. ex. Kåringön har ett sådant läge att broförbindelse är otänkbar, och en reguljär färjtrafik ställer sig ganska dyrbar. I sådana fall bör övervägas om passbåtförbindelser kunde insättas och därvid erhålla samma rätt som färja d. v. s. att vägförvaltningen fick upprätthålla vägtrafik med passbåt utan avgift för trafikanter såsom fallet är med färja.

Det synes oss angeläget att en undersökning genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg företages om hur berörda trafikbehov lämpligen bör lösas. Härvid bör upprättas förslag om att genom en utbyggnad av vägnätet, byggande av broar samt inrättande av nya färjor och passbåtförbindelser skaffa trafikmöjligheter för den stora befolkning som lever och är bofast i Bohusläns skärgårdar och kustområden.

Med stöd av vad ovan anförts får vi hemställa,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa att Kungl. Maj:t vidtager åtgärder för undersökning och planläggning av trafikförhållandena i Bohusläns kustland och skärgårdar.

Stockholm den 26 januari 1956

Ernst V. Staxäng

Gösta Andersson
Mölnadal

Olof Johansson

C. O. Carlsson

Wald. Svensson

Einar Dahl

Carl E. Johansson