

Nr 433

Av herr Grebäck m. fl., angående lösningen av vägfrågor i kust-
områden.

(Lika lydande med motion nr 358 i Första kammaren)

Ett av de största problemen för den kvarboende befolkningen i våra glesbygder är svårigheterna att få tillgång till någorlunda tidsenliga kommunikationer. Befolkningsuttuningen minskar möjligheterna för dessa bygder att konkurrera om trafikanslagen. Följden blir bland annat stora svårigheter med transporter av bygdens förnödenheter och produkter samt av skolbarnen till de centraliserade skolorna. Inte minst får den bofasta befolkningen i våra skärgårdsområden i allmänhet brottas med dessa problem. Där är man ofta beroende av både land- och sjökommunikationer.

I riksdagens revisorers år 1961 avgivna berättelse har revisorerna bland annat i § 37 behandlat »vissa skärgårdsfrågor i Stockholms län». Efter att ha berört betydelsen av att underlätta för den bofasta skärgårdsbefolkningen att få ökade inkomstmöjligheter för sin försörjning anför revisorerna:

»Men det är uppenbart att en förbättring i försörjningsläget icke ensamt är avgörande för om befolkningsminskningen skall kunna hejdas. Viktigt är också bland annat att tillfredsställande kommunikationer finnas, särskilt vintertid, och att befolkningen även i övrigt kan erhålla en service i olika avseenden som tillfredsställer nutida krav.»

Revisorerna erinrar därefter om att genom beslut av 1961 års riksdag en plan har fastställts för att på längre sikt tillgodose behovet av förbindelse med fastlandet för Stockholms norra och mellersta skärgård. Emellertid anför revisorerna att det finns anledning att även uppmärksamma behovet av förbättringar inom de övriga kommunikationsleden i skärgården och anför följande:

»Men tillfredsställande kommunikationer fordras även inom själva skärgården. Som länsstyrelsen framhållit i en underdånig skrivelse den 17 maj 1961 är visserligen den bofasta befolkningens behov av vägar för fordons trafik inte så stort. Möjligheter måste dock finnas att komma fram med den nödvändiga nyttotrafiken. Ett ökat behov av vägar till lands inom skärgården uppstår också till följd av den rationalisering som äger rum i fråga om sjötrafikvägarna. I det föregående har erinrats om ett par vägbyggnadsföretag som hittills inte kunnat komma till stånd, bland annat beroende på att de icke ansetts kunna byggas som allmänna vägar. Mot en så-

dan bedömning synes i och för sig icke vara något att invända. I sin nyss omnämnda skrivelse har emellertid länsstyrelsen hemställt om att för vägföretag av här avsett slag få taga i anspråk anslaget till ödebygdsvägar. Denna framställning är — såvitt revisorerna ha sig bekant — beroende av Kungl. Maj:ts prövning. Oavsett vilket beslut som kan komma att fattas med anledning av denna framställning, synes det revisorerna önskvärt att här avsedda och liknande vägbyggnadsföretag kunna komma till stånd så snart förhållandena medgiva. En utväg härvidlag är att låta utföra dem som militära övningsobjekt. Det vore därför av värde, om vederbörande myndigheter kunde bereda utrymme härför inom ordinarie övningsprogram.»

I den av riksdagens revisorer åberopade underdåniga skrivelsen från länsstyrelsen i Stockholms län hade länsstyrelsen, efter en allmän motivering om behovet av förbättrade skärgårdsvägar i länet, sammanfattat sin framställning i följande hemställan:

»att länet — utöver vad som på grund av gällande flerårsplanen för åren 1961—1965 lämnas till länsvägar — tilldelas särskilda vägmedel för här ifrågavarande ändamål, till ett sammanlagt belopp av 750 000 kronor för perioden i fråga,

att Kungl. Maj:t måtte medgiva att efter framställning av länsstyrelsen i varje särskilt fall anslaget för anläggande av ödebygdsvägar måtte få tas i anspråk för vissa vägprojekt inom Stockholms läns skärgårdsområde,

att sådana åtgärder vidtagas att statsbidrag till anläggande respektive underhåll av enskilda vägar kan utgå med ett till förslagsvis 90 % förhöjt bidragsbelopp för de speciella fall varom här är fråga».

1960 års vägsakkunniga har i sitt betänkande »Statsbidrag till enskild väghållning m. m.», avgivet i december 1961, bland annat föreslagit en höjning av statsbidraget till anläggande och underhåll av enskilda vägar. Enligt förslaget kan i särskilda fall bidrag härför utgå med 85 %. Ett bifall till de sakkunnigas förslag skulle sålunda innebära en dellösning liknande det ovannämnda länsstyrelseförslaget.

Vägproblemen i utpräglade skärgårdsområden inom vissa andra delar av landet torde väl i stort vara desamma som redovisats av länsstyrelsen i Stockholms län. Såsom riksdagens revisorer också har haft anledning framhålla kompliceras emellertid möjligheterna till lösningar i det nyssnämnda länet av att inom de befolkningsmässigt och ekonomiskt svaga skärgårdskommunerna i allmänhet finns en mycket omfattande fritidsbebyggelse — ett förhållande som givetvis inte underlättar intressegemenskapen inom de berörda bygderna och som på många håll försvårar anordnande av vägföretag enligt reglerna för enskilda vägar samt understryker trafikledernas allmänna karaktär.

Såsom inledningsvis har anförts är möjligheterna att kunna behålla en bofast befolkning inom skärgårdsområdena till betydande del beroende av

att kommunikationerna förbättras. Härvid är inte minst viktigt att förutsättningar skapas för att lösa vägfrågorna ute i själva skärgården. Förslag till praktiska åtgärder i detta syfte har som nämnts lämnats av länsstyrelsen i Stockholms län och i riksdagens revisorers år 1961 avgivna berättelse.

Med stöd av det ovan anförda hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om erforderliga åtgärder i syfte att möjliggöra att vägfrågorna i utpräglade skärgårdsområden och andra kustområden kan lösas på sätt som förordats av länsstyrelsen i Stockholms län och riksdagens revisorer år 1961 i enlighet med vad ovan anförts.

Stockholm i januari 1962

Erik Grebäck

<i>Folke Trana</i>	<i>Lennart Mattsson</i>	<i>Bror E. Nyström</i>
<i>Anders Dahlgren</i>	<i>Augustinus Keijer</i>	<i>Emil Elmwall</i>
<i>Lennart Stiernstedt</i>	<i>Cecilia Nettelbrandt</i>	<i>Bengt Bengtson</i> i Solna
