

Nr 18

Av herr Åberg m. fl., *angående kommunikationsmöjligheter i skärgården.*

(Lika lydande med motion nr 13 i Första kammaren)

Olika typer av landsbygd kan på grund av geografiska eller andra olikheter ha skilda möjligheter att få del av de standardförbättringar som kommer till stånd genom det allmännas försorg. Inte minst gäller detta våra skärgårdar där en hel del gjorts för att exempelvis fiskarbefolkningen skall kunna stanna kvar och med framgång genomföra den pågående rationaliseringen inom näringen.

Förbättrade kommunikationer har på sina håll betytt stora framsteg. Vissa förhållanden gör dock att medaljen också har en baksida. Hur underligt det än låter kan förbättringar för vissa distrikt, kommuner eller samhällen indirekt medverka till att en standardförsämring blir resultatet för andra närboende. Naturligtvis är inte detta en utveckling som förutsetts, men då den i alla fall på många håll är ett faktum bör från samhällets sida undersökas vilka möjligheter det finns att råda bot på uppkomna missförhållanden och att så långt möjligt skapa lika goda förutsättningar för alla.

Med nuvarande bestämmelser upphör väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ansvar för kommunikationsmöjligheterna där allmän landsväg slutar vid sjöstrand, därest vägtrafiken inte kan uppehållas via bilfärja eller bro. På detta sätt utestänges, exempelvis i Bohusläns skärgård, hela kommuner från att få del av den statliga service beträffande kommunikationerna, som är en självklarhet på de flesta andra håll. Likaså finns det exempel på ökommuner där en förbättring för några av öarna, exempelvis genom tillkomst av broar eller färjor, resulterat i en klar försämring för de övriga öarna. Detta därför att de privata eller kommunala trafikföretag som ombesörjt trafiken kommit i en besvärlig situation genom att en del av trafikunderlaget fallit bort. För de redan förut missgynnade öarna har resultatet blivit färre turer till fastlandet eller mellan öarna samt högre biljettkostnader.

Genom att de ordinarie turerna blivit färre har allt större problem uppstått då befolkningen behövt anlita båttrafiken, exempelvis för läkarbesök eller vid andra tillfällen då en resa inte i förväg kan planeras. Även möjligheterna för barn och ungdom att studera vid andra läroanstalter än de på hemorten belägna blir på så sätt alltmer hämmade.

De möjligheter som står till buds är taxibåtar, vilkas biljettpriser tyvärr måste ligga ganska högt för att denna service över huvud taget skall kunna finnas till. Man kan förstå det missnöje som kommer till synes hos öbor som måste betala 10, 20 eller 30 kr. för en extrabåt, då befolkningen i annan kommun, eller på öar i samma kommun, gratis eller nästan utan kostnader kan färdas motsvarande sträckor. Då vederbörande har i övrigt samma betingelser, samma skatteförhållanden m. m. känns skillnaden som en orättvis snedbelastning.

Vad här ovan sagts om den bofasta befolkningens behov kan också i hög grad överföras på en större allmänhet som i ökande utsträckning söker sig till skärgårdarna under sin fritid.

En lösning av här påtalade kommunikationsproblem skulle på ett effektivt sätt motverka de tendenser till avfolkning som gör sig gällande på grund av försämrade kommunikationsmöjligheter. I många fall råder också goda förutsättningar i övrigt för en expansiv utveckling såväl beträffande näringsliv som i befolkningshänseende i de berörda ösamhällena.

Den här påtalade negativa effekten av en annars lycklig utveckling bör på lämpligt sätt elimineras genom åtgärder från samhällets sida. Även om här inte kan pekas på eller föreslås konkreta åtgärder måste dock framhållas hur man på den övriga landsbygden i viss utsträckning fått en lösning av likartade problem genom exempelvis anslag till enskilda vägar.

Med hänvisning till det anförda föreslår vi,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning och förslag om lämpliga åtgärder från samhällets sida för att komma till rätta med de försämringar i kommunikationsmöjligheterna som uppkommit för befolkningen i många ösamhällen i samband med ändringar i allmänna kommunikationsleder.

Stockholm den 12 januari 1967

Georg Åberg (fp) Henry Berndtsson (fp) Lennart Mattsson (cp)

Sören Norrby (fp) Erik Grebäck (cp)
