

## Nr 423.

Av herr **Lundqvist**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa frågor rörande skärgårdstrafiken.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 261 ang. skärgårdstrafiken ha dels föreslagits vissa omedelbara åtgärder, dels angivits vissa allmänna riktlinjer, efter vilka det framtida ordnandet av trafiken i de större skärgårdsområdena borde bedrivas.

Att kommunikationsförhållandena i skärgårdarna lämna mycket övrigt att önska och att skärgårdarna i jämförelse med stora delar av fastlandet äro eftersatta i kommunikationshänseende, lärer ingen kunna förneka. Detta gäller förhållandena både sommartid och året i övrigt. Utvecklingen har här i olika avseenden icke tillnärmelsevis hållit jämna steg varken med trafikbehovet eller med utvecklingen på fastlandet. Särskilt har utvecklingen varit ödesdiger för den bofasta befolkningen ute på öarna, då båt-kommunikationerna långt ifrån att ha förbättrats på flera håll i stället försämrats, detta gäller speciellt under andra tider av året än högsommaren.

Av propositionen framgår, att befolkningsutvecklingen inom skärgårdsområdena visar stark nedgång, främst inom de yngre åldrarna. Här behöves ej närmare utvecklas de olyckliga konsekvenserna av denna utveckling och det angelägna därför i att särskilda åtgärder från det allmännas sida utan tidsutdräkt vidtagas för att motverka en fortsatt sådan utveckling. Att kommunikationernas förbättring härutinnan spelar en väsentlig roll är obestridligt.

När det gäller att bedöma skärgårdarnas kommunikationsbehov förtjänar även, såsom jämväl 1945 års skärgårdsutredning framhållit, beaktas, att de sociala och kulturella förmåner, som i ökad omfattning åtnjutas av fastlandsbefolkningen, icke i tillnärmelsevis samma omfattning kommit skärgårdsbefolkningen till del. Detta beror helt naturligt icke enbart på de mindre goda kommunikationerna med och i skärgården. Förnekas kan emellertid icke, att en förbättring av dessa skulle även i nu berörda avseenden kunna medföra en för befolkningen värdefull förbättring.

Vad här anförts torde vara tillfyllest för att visa, huru angeläget det är, att det allmänna snarast vidtar effektiva åtgärder för att åstadkomma en genomgripande och bestående förbättring av skärgårdens kommunikationsförhållanden. Att kommunikationsministern med här ifrågavarande proposition tagit ett initiativ i denna riktning, måste därför hälsas med tacksamhet och tillfredsställelse.

Beträffande propositionens innehåll skulle jag vilja framhålla, att vad som nu närmast från det allmännas sida bör tryggas är, att kommunikationerna redan under vintern 1948/49 bli ordnade på ett sätt, som i tillfredsställande grad tillgodoser den fasta skärgårdsbefolkningens trafikbehov i olika avseenden. Angeläget synes därför vara — om jag nu uppehåller mig närmast vid Stockholms skärgård — att förhandlingar i detta syfte snarast möjligt upptagas med i första hand Stockholms stad och Stockholms läns landsting samt vidare med det eller de rederier, som nu till vintern kunna komma i fråga för trafikens ombesörjande på nöjaktigt sätt. Viktigt är, att skärgårdsbefolkningen får tillfälle att genom egna representanter deltaga i dessa förhandlingar. Skulle förhandlingarna komma att medföra, att statsunderstöd skulle komma att utgå till något rederi för trafikens upprätthållande under vintern, synes vidare såväl det allmänna som skärgårdsbefolkningen bära tillförsäkras möjlighet att genom egna representanter såsom styrelseledamöter eller eljest följa rederiets verksamhet.

Enligt kommunikationsministerns i propositionen uttalade uppfattning böra passbåtslinjerna principiellt icke ingå i det allmänna vägväsendet och alltså icke heller upprätthållas i statlig regi. Denna uppfattning kan jag icke dela. Det synes mig svårt förstå, att det skulle som regel föreligga någon sådan principiell artskillnad mellan å ena sidan bro- och färjeförbindelser och å andra sidan passbåtsförbindelser, att ordnandet av de förra men icke av de senare bör ske genom väg- och vattenbyggnadsverkets försorg. Självfallet bör, liksom när det gäller vägar, icke alla utan endast sådana passbåtsförbindelser, som äro av allmännare betydelse, åvila staten. Här må även erinras om att 1938 års skärgårdsutredning på sin tid framlade förslag om anordnande av vissa nya och förbättring av vissa redan befintliga passbåtslinjer, vilka föreslogos inlemmade i den allmänna väghållningen. Sant är visserligen, att vid denna tid väghållningen var en kommunal uppgift. Principiellt synes den skillnaden emellertid icke kunna vara av någon avgörande betydelse. Det väsentliga måste anses vara, att även passbåtsförbindelserna ansågos liksom broar och färjor böra ingå i den allmänna väghållningen.

Att det allmänna här i princip bör träda till och ta hand om de viktigare passbåtsförbindelserna, synes mig så mycket rimligare, om man erinrar sig dels att dessa skärgårdskommuner i regel ha mycket blygsamma ekonomiska möjligheter, dels att denna öbefolkning alltid tidigare varit ålagd deltaga i vägdistriktens kostnader för väghållningen i samma proportion som fastlandsbefolkningen, trots att öarna själva i många fall fullständigt sakna allmänna vägar. Ett övertagande från statens sida av passbåtsförbindelsernas upprätthållande enligt de grunder som gälla för den allmänna väghållningen vore enligt mitt förmenande en gärd av rättvisa.

Starka skäl tala alltså för att staten såsom väghållare bör vara skyldig att svara för inte bara bro- och färjeförbindelserna utan även passbåtsförbindelserna. Jag tillåter mig därför föreslå, att riksdagen ville uttala sig i denna riktning och för väglagens ändring i enlighet därmed.

Beträffande övriga i propositionen berörda spörsmål avseende Stockholms skärgård framgår redan av de i propositionen återgivna yttrandena, att uppfattningarna i flera avseenden äro mycket delade. Samma är, så vitt jag kunnat finna, fallet även inom skärgårdsbefolkningen. I och för sig är detta icke ägnat att förvåna, så utsträckt som skärgårdsområdet är och så olika som därför kommunikationsbehovet och sättet för dess lämpligaste tillgodoseende måste vara för olika delar av skärgården.

Vidare måste det tyvärr sägas, att, om riksdagen ansluter sig till de riktlinjer, som kommunikationsministern förordad, flera kännbara brister alljämt skulle komma att vidlåda skärgårdskommunikationerna. Här må som exempel endast erinras om att antalet färjeleder, som i så fall skulle komma i fråga, bleve mycket otillräckligt. En utökning av detta antal är ofrånkomlig, om ortsbefolkningens trafikbehov skall bli någorlunda tillgodosett. Som ytterligare ett exempel kan med beklagande konstateras, att ett flertal av de trängande väganläggningar, som länsstyrelsen i Stockholms län på sin tid anmält till 1945 års skärgårdsutredning, icke medtagits.

Med hänsyn dels till de olika meningar, som, när det gäller Stockholms skärgård, kommit till uttryck i fråga om lämpligaste sättet att ordna skärgårdskommunikationerna över huvud, dels till att antalet färjeleder och väganläggningar enligt det framlagda förslaget under alla förhållanden måste anses otillräckligt, synes det vara ändamålsenligast, att, innan statsmakterna i dessa avseenden intaga någon definitiv ståndpunkt, frågorna bli föremål för ytterligare prövning. Ur olika synpunkter är det önskvärt, att även fiskare- och den bofasta öbefolkningen i övrigt beredas tillfälle att genom egna representanter deltaga i en sådan fortsatt utredning. Med det utredningsmaterial, som redan nu finnes, torde det icke behöva möta några svårigheter att bedriva detta kompletterande utredningsarbete så, att erforderliga ytterligare förslag i ärendet kunna framläggas för nästa års riksdag, vilket är angeläget, för att icke en av alla förordad förbättring av skärgårdens kommunikationer skall ytterligare fördröjas.

På grund av vad nu anförts får jag hemställa,

att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 261 ville beakta de synpunkter och förslag, som i denna motion framförts.

Stockholm den 8 juni 1948.

*R. Lundqvist.*