

Nr 424.

Av herr Nilsson, Ernst Hjalmar och herr Edin, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa frågor rörande skärgårdstrafiken.

I proposition nr 261 har Kungl. Maj:t för riksdagen framlagt förslag angående vissa frågor rörande skärgårdstrafikens ordnande. Propositionen grundar sig på en tidigare utredning verkställd av 1945 års skärgårdsutredning.

1945 års skärgårdsutredning har enligt de för utredningsarbetet meddelade direktiven verkställt en överarbetning av de av 1938 års skärgårdsutredning åren 1939 och 1940 framlagda förslagen rörande skärgårdarnas behov av förbättrade kommunikationer.

För Åbordsön inom Härnösandsområdet i Västernorrlands län har 1938 års skärgårdsutredning föreslagit anskaffandet av en mindre passbåt för trafiken Åbordsön—Utansjö. Båten skulle kosta 8 000 kr. och drivas av vägdistriktet. Kostnaden för drift och underhåll angavs till 7 000 kr. per år. Utredningen föreslog även utförandet av en 4,5 km cykelväg av 2,5 m. bredd över ön till lämplig punkt vid Draviken jämte anläggning av ny båtbygga vid Åbord. Kostnaden beräknades till 26 000 kronor för vägen och 4 000 kr. för byggan.

Vägförvaltningen, som givits tillfälle att yttra sig över förslaget, har i ärendet anfört följande:

Anskaffandet av en så stor och kraftig båt att den skulle kunna forcera isen i båtrännan kommer säkerligen att ställa sig kostsamt, varjämte driften skulle draga betydande kostnader.

Sedan bron över Ångermanälven vid Sandö kommit till och en stor del av den trafik som tidigare framgått över färjeleden Veda—Hornö numera framgår över broförbindelsen, är färjan vid Veda—Hornö icke så strängt upptagen, varför möjlighet synes förefinnas att med denna utan större olägenhet utföra en morgon- och en aftontur mellan Veda och Åbordsön.

Angöringen av Åbordsön synes härvid lämpligast böra ske vid udden å öns nordvästra strand, där färjläge bör anordnas; avståndet mellan den avsedda platsen och Veda färjställe är ca 1 300 meter.

Med denna anordning skulle Åbordsön få förbindelse med fastlandet två gånger dagligen. Befolkningen å ön har förklarat sig fullt nöjd med denna anordning, då den härigenom finge möjlighet att även utfrakta sina från jordbruket erhållna produkter.

Färjlägen å Åbordsön synas böra vara av enabanda beskaffenhet som färjlägen vid Veda. Väg med 3,0 m bredd och med mötesplatser synes böra utföras från Draviken över Slättstrand, Åbord och Näset till det föreslagna färjläget.

Driftkostnaderna och underhåll för färjförbindelsen beräknade vägförvaltningen till 8 000 kr. per år.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har angivit kostnaderna för anordnandet av färjläget till 85 000 kr. samt för väg Draviken—färjläget till 90 000 kr.

1945 års skärgårdsutredning har icke kunnat förorda, att något av dessa alternativ skulle komma till utförande, och till motivering för sitt ställningstagande anför utredningen:

Invånarantalet på Åbordsön har sedan år 1938 kraftigt sjunkit, och antalet bofasta invånare på ön uppgår för närvarande till allenast 44. Ett flertal personer på ön ha sitt arbete på fastlandet. Då kostnaderna för anläggande av färjläge på ön samt väg från färjläget till Åbord uppgå till omkring 175 000 kronor, anser sig utredningen med hänsyn till befolkningsutvecklingen på ön och de betydande kostnader per invånare — enbart de fasta anläggningarna draga en kostnad av omkring 4 000 kronor per invånare — icke kunna förorda, att denna anläggning nu utföres. Vid detta ståndpunktstagande har utredningen varit nödsakad att taga hänsyn till de konsekvenser ett bifall till detta förslag skulle erhålla i andra liknande fall.

Utredningens konstaterande att invånarantalet på Åbordsön sjunkit kraftigt sedan 1938 är riktigt, men en bidragande orsak till detta är de bristfälliga kommunikationerna, ty nämnda år var invånarantalet 74. Före 1938 trafikerades Ångermanälven av ett flertal passagerarbåtar, som på ett tillfredsställande sätt under sommartid och även vintertid, så länge isränna var bruten, uppehöll förbindelserna mellan Åbordsön och fastlandet. Men den alltmer tilltagande buss- och lastbilstrafiken utkonkurrerade undan för undan båttrafiken på älven för att den helt skulle upphöra åren 1938 och 1939. Sedan dess har öns befolkning själv fått ordna med färjförbindelserna till fastlandet medelst roddbåtar eller de senaste åren med motorbåtar under sommartiden och när älven är belagd med is medelst de s. k. isekorna. Visserligen erhåller trafikföreningen på ön statsbidrag från anslaget till bidrag till vissa kommunikationsändamål 1 200 kr. per år, men detta belopp räcker endast till att hyra en båt under cirka 15 dagar, och detta göres under höstmånaderna, den sämsta tiden på året, när isen varken bär eller brister.

Skärgårdsutredningen har vid sitt ställningstagande påvisat den låga befolkningssiffran och framhållit att på grund därav anläggningskostnaderna, fördelade per invånare, skulle bli alltför stora. Men vid fördelning av kostnaderna bör man väl även taga med i beräkningen den på ön befintliga lösa och fasta egendomen och däri nedlagt kapital i form av utfört arbete och därjämte erhållna egnahemslån, bostadsförbättringsbidrag och lån samt bidrag till elektrifiering av ön. Öns areal består av 77 hektar åker, 642 hektar skogsmark och 25 hektar ängsmark. På ön finns

18 fastigheter varav 11 jordbruksfastigheter, som enligt uppgift äro väl-skötta, och på dessa finnas för närvarande 60 kor, 8 hästar, 25 ungnöt samt grisar och höns. Utom övrig jordbruksredskap finnas 3 st. traktorer. Utom ovan nämnda fastigheter finnes ytterligare en, som S. G. U. (Sveriges goodtemplares ungdomsförbund) sedan ett flertal år tillbaka äger och som användes till barnkoloni. Därå mottagas varje sommar 35 barn jämte erforderlig personal.

På skogsmarken (om 642 ha) beräknas tillväxten till $2\frac{1}{2}$ m³ per ha. De senaste årens avverkningar omfatta per år omkring 300 m³ ved av olika sortiment samt 34 000 kubfot massaved och timmer. På grund av dessa avverkningar är det av betydelse, att det i fortsättningen finnes en fast befolkning på ön.

Beträffande anläggningskostnaderna (175 000 kronor) har vägförvaltningen i Västernorrlands län i sitt utlåtande av den 18 mars 1948 över skärgårdsutredningens betänkande anfört följande:

Anläggningskostnaderna synas vara beräknade till för högt belopp. Färjläget på Åbordsöns nordspets har beräknats till 75 000 kr. och allmän väg från färjläget till Åbord om 1 460 m längd till 40 000 kr. eller tillhopa 115 000 kronor. Vägen Åbord—Draviken, vilken enligt skärgårdsutredningen avsetts att utföras som enskild väg, är med en längd av 3 690 m. kostnadsberäknad till 60 000 kr.

Enligt förestående beräkningar uppgår anläggningskostnaden för färjläge jämte allmän väg från färjläge till Åbord till cirka 2 600 kr. per invånare eller i runt tal till $\frac{2}{3}$ av det belopp skärgårdsutredningen angivit. Härvid har räknats med 1945 års befolkningssiffra, nämligen 44 personer, varav 27 män och 17 kvinnor.

Enligt vägförvaltningens senast gjorda kostnadsberäkningar skulle således skärgårdsutredningen ha räknat med för höga anläggningskostnader för färjläget och vägen. Men man kommer ändock icke ned till den summa av 1 000 kr. per invånare som utredningen anser skäligt för att ett företag skall kunna förordas till utförande. Och med anledning härav »har utredningen varit nödsakad att taga hänsyn till de konsekvenser ett bifall till detta förslag skulle erhålla i andra liknande fall».

Skärgårdsutredningens ställningstagande till denna fråga är antagligen gjort vid en jämförelse med andra glest befolkade skärgårdsöar, och varvid den slutsatsen dragits, att Åbordsöns kommunikationssvårigheter äro jämförbara med andra liknande skärgårdsöars.

Men i förhållande till sitt läge i skärgården och sina kommunikationssvårigheter kan Åbordsön icke jämföras med andra öar. Åbordsön ligger i det inre av skärgården, och därigenom hindrar isen båtförbindelserna med fastlandet under en längre tid av året än vad den gör vid en jämförelse med öar i den yttre skärgården. Under normala vintrar hindrar isen under tiden omkring 15 oktober—15 april. Det hittills erhållna stats-

bidraget om 1 200 kronor och de medel, som invånarna kunna tillskjuta av sina knappa tillgångar, samt eventuellt kommunalt bidrag räcka icke att hålla en passbåt av den storleksordning att den ens under hösten och våren kan forcera den relativt svaga isen. Och därtill kommer att den förlängda vintersjöfarten, som numera pågår praktiskt taget hela vintern, försvårar eller omöjliggör bildandet av farbar is genom den kraftiga vågbildning de snabbgående fartygen åstadkomma. Innevarande år slutade sjöfarten den 10 februari och återupptogs den 17 mars, vilket innebär att öns befolkning hade vinterväg något mer än en månads tid. Den förlängda vintersjöfarten är troligtvis ingen tillfällig företeelse. Dessa stora och snabbgående lastfartyg, som gå förbi Åbordsön, skola längre upp i Ångermanälven för att intaga last av bräder och plank från sågverken och massa och papper från cellulosafabrikerna. Att exporten av dessa produkter, och den därav betingade sjöfarten, kan upprätthållas så kontinuerligt som möjligt under den större delen av året ligger väl även i samhällets intresse. Samhällets intresse att sjötrafiken upprätthålles även under den kalla årstiden visar sig däri, att, när de lokala isbrytarna icke förmå forcera den starka isen, statsisbrytaren beordras att upprätthålla sjövägarna.

1945 års skärgårdsutrednings ståndpunktstagande och dess motivering för ett avslagsyrkande kan således icke anses bärande.

Vid ett ståndpunktstagande till de föreslagna anläggningarnas utförande på Åbordsön bör man icke räkna med endast befolkningsantalet, utan även andra faktorer såsom

dels den förlängda sjöfarten, som försvårar kommunikationsförhållandena för befolkningen under en större del av året,

dels den lösa och fasta egendomen på ön, som har ett ganska betydande värde, och

dels det kapital som staten redan investerat på ön i form av egnahems-lån, bostadsförbättringsbidrag och lån samt bidrag till elektrifieringen av ön, vilket kapital, om en ytterligare avfolkning sker, staten delvis eller helt förlorar.

I sin sammanfattning och hemställan förordar utredningen, att skärgårdstrafiken i Västernorrlands län för framtiden begränsas till skärgårdsområdet utanför Köpmanholmen. Kungl. Maj:t har i propositionen följt utredningens förslag, vilket medför att Åbordsöns kommunikationsförhållanden lämnas olösta och att öns befolkning själv efter sin förmåga får klara förbindelserna med fastlandet.

Men vi kunna inte dela den i propositionen anförda synpunkten, utan anse att staten även ekonomiskt bör bidra till att färjförbindelserna mellan Åbordsön och fastlandet ordnas på ett tillfredsställande sätt. Olika alternativa förslag ha framkommit för att ordna denna färjtrafik, dels av

1938 års skärgårdsutredning, som föreslog statens medverkan för anskaffandet av en passbåt, anläggning av ny båtbygga samt väg över ön, och dels av vägförvaltningen i länet, som föreslog anläggning av ett färjställe vid öns nordspets för en kostnad av 75 000 kr. samt allmän väg från färjstället till Åbord om 1 460 m längd till en kostnad av 40 000 kr. och därjämte att färjan vid Hornö—Veda skulle utföra en morgon- och aftontur till ön. Det senare alternativet synes vara mest ändamålsenligt. Visserligen synas anläggningskostnaderna stora, men de bliva dock en engångsutgift. Färjan som trafikerar sträckan Hornö—Veda äges och drives av vägförvaltningen, och om den skulle göra tvenne turer per dag till Åbordsön, en sträcka på 1300 m, komme detta icke att nämnvärt inverka på färjans årliga drift- och underhållskostnader.

Starka skäl tala följaktligen för att Åbordsöns kommunikationsförhållanden lösas i enlighet med vägförvaltningens i länet gjorda förslag. Medel till anläggningskostnaderna torde kunna anvisas i enlighet med de i propositionen gjorda förslagen.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 261 måtte beakta de synpunkter, som här ovan blivit anförda.

Stockholm den 5 juni 1948.

E. Hjalmar Nilsson
i Kramfors.

Sven Edin.