

Nr 602.

Av herr **Hjalmarson**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 163, angående fortsatt understöd till viss skärgårdstrafik m. m.

Propositionen nr 163 angående skärgårdstrafiken är i vad rör Stockholms skärgård att hälsa med viss tillfredsställelse ur såväl den bofasta skärgårdsbefolkningens som de många sommargästernas synpunkt. Den ovisshet, som rått ända in i det sista rörande här ifrågavarande kommunikationsbehovs tillgodoseende efter utgången av innevarande vintersäsong, har nu åtminstone i någon mån skingrats, och någon ytterligare försämring av trafiken synes ej vara att befara.

I propositionen erinras om att 1949 års skärgårdstrafikkommision föreslagit en trafikorganisation, vilken går ut på att i görligaste mån överflytta här ifrågavarande transportuppgifter till landstrafikmedlen och låta dessa företag övertaga ansvaret även för den reguljära båttrafik, som är eller blir anknuten till järnvägs- eller busslinjerna. Departementschefen har funnit en sådan organisation vara den bästa och på lång sikt ekonomiskt minst betungande lösningen av skärgårdens kommunikationsproblem. Mot själva grundtanken i den av kommissionen förordade uppläggnings av skärgårdstrafiken torde icke heller i stort sett kunna göras någon erinran.

För befrämjande av en sådan lösning uttalar sig statsrådet för att kustområdets vägförbindelser skola förbättras i huvudsaklig överensstämmelse med av kommissionen framlagt program och framhåller beträffande de olika vägfrågorna bl. a. följande:

Ett vägprogram med den inriktning och i huvudsak den omfattning, som kommissionen föreslagit, bör enligt min mening genomföras. Jag har ej anledning att här ingå på en bedömning av de olika projekten, ordningsföljden för deras utförande och förläggandet av i kommissionens skrivelse upptagna bro- och färjeförbindelser i annan mån än att jag förutsätter, att de anläggningar, som beröra det område av skärgården, där den ifrågavarande trafikomläggningen redan kommit till stånd, och direkt erfordras för denna, få komma till utförande i första hand. De i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande redovisade synpunkterna böra härvidlag bli vägledande. Jag fäster särskild vikt vid den trafikplan, som styrelsen föreslår skola bli utarbetad, och den samverkan med Stockholms stad och de olika trafikföretagen, som härvid avses äga rum. Även övriga kommunala intressenter böra i den mån det befinnes lämpligt beredas tillfälle att deltaga. Över huvud är det av största vikt, att under övergångstiden samråd regelbundet sker mellan de olika intressena.

Då emellertid den avsedda trafikomläggningen icke kan genomföras på en gång, har efter förhandlingar mellan å ena sidan kommunikationsde-

partementet och å andra sidan representanter för de kommunala intressena och Waxholms Nya Ångfartygs A/B träffats en överenskommelse mellan Stockholms stad och Waxholmsbolaget, enligt vilken bolaget åtagit sig att under tiden 1 maj 1952—30 april 1959 enligt en fastställd minimiturlista mot särskild årlig subvention ombesörja viss båttrafik i skärgården.

Med hänsyn till det sålunda träffade arrangemanget och den fastställda relativt långa övergångstiden har departementschefen icke funnit erforderligt att nu taga ställning till vissa av de i remissyttrandena uttalade betänkligheterna mot kommissionens förslag. Några närmare detaljer rörande trafikens ordnande efter den 30 april 1959 ha icke heller framlagts i propositionen.

Vad angår övergångstiden fram till den 30 april 1959 skulle Waxholmsbolaget enligt det med Stockholms stad träffade avtalet komma att tillgodose trafikbehovet inom "ett område från Arholma i norr, Husaröskärgården i öster och Vaxholmsskärgården i söder". Den årliga driftssubventionen uppgår enligt propositionen — vid nuvarande penningvärde — till 490 000 kronor. Hälften härav, alltså 245 000 kronor, skall gäldas av staten tillsammans med Roslagsbanan, under det att landstinget bidrar med 75 000 kronor. Stockholms stad har att själv erlägga återstoden, alltså 170 000 kronor.

Enligt vad som inhämtats skulle trots denna avsevärda subvention någon förbättring av de hittillsvarande kommunikationerna icke komma att tillförsäkras trafikanterna. Detta måste ur dessas synpunkt djupt beklagas så mycket mera som under de senaste åren en stor del av skärgårdsbefolkningen under höst, vinter och vår har fått nöja sig med glesare fastlandsförbindelser än tidigare. Att inte ens nu, trots denna starkt höjda subvention, någon ändring till det bättre skulle uppnås kan icke undgå att väcka stor förvåning och misstämning särskilt hos den bofasta skärgårdsbefolkningen, synnerligast som motsvarande trafik söder om vaxholmsskärgården, sedan denna under hösten 1951 övertagits av annat privatägt företag, frivilligt och utan något bidrag från det allmänna redan väsentligt förbättrats.

Även om det givetvis i och för sig är av synnerligt värde för såväl den bofasta skärgårdsbefolkningen som de många tusentals sommargästerna, att — såsom väl nu får anses bli fallet — någon direkt ytterligare försämring av skärgårdskommunikationerna icke vidare behöver befaras, så måste det ju å andra sidan främst ur den bofasta skärgårdsbefolkningens egen synpunkt beklagas, att dessa många års olika statliga utredningar för här berörda befolkning icke komma att resultera i någon enda omedelbar förbättring av de hittillsvarande långt ifrån tillfredsställande trafikförhållandena. Såsom vid flera tidigare tillfällen framhållits, kan det icke anses rimligt, att t. ex. befolkningen å många av dessa öar praktiskt taget är helt

isolerad under långa tider av året eller att ett affärs- eller läkarbesök e. d. i huvudstaden från andra öar, belägna endast några få mil från Stockholm, skall kräva flera dygns bortovaro från hemmet. Att sådana kommunikationer kraftigt medverkat till skärgårdens avfolkning ligger i öppen dag.

Vad som under sådana förhållanden måste väcka alldeles särskild förvåning och förstämning är att, såvitt av det föreliggande avtalet synes framgå, samtidigt som ovannämnda subventionsbelopp garanteras, det allmänna skulle avhända sig rätten att direkt eller indirekt eventuellt medverka för att på andra vägar få till stånd några kompletterande förbättringar, även om sådana under dessa många övergångsår kunna visa sig starkt erforderliga och möjligheter till sådana även eventuellt yppa sig. Det preliminärt godkända avtalet innehåller nämligen i 6 § följande bestämmelser:

Staden förbinder sig att under avtalstiden icke själv eller genom annan bedriva med bolaget konkurrerande luft- och sjötrafik, ej heller direkt eller indirekt subventionera eller eljest stödja med bolag konkurrerande luft- och sjötrafik, som berör den trafik, som i detta avtal avses, ävensom att söka utverka motsvarande förbindelse från staten och Stockholms läns landsting.

Det måste förefalla ganska orimligt, att det allmänna skulle vidkännas ett sådant intrång i sin handlingsfrihet i detta fall, särskilt som Waxholmsbolaget ju under alla förhållanden för hela övergångstiden skulle bli tillförsäkrat förutnämnda subventionsbidrag. Det synes därför i hög grad angeläget, att någon sådan förbindelse icke lämnas. Detta är så mycket viktigare, som den långa övergångstiden helt naturligt bör på allt sätt utnyttjas icke endast för att planera för trafikens detaljutformning för tiden efter den 30 april 1959 utan jämväl för att successivt redan före övergångstidens utgång åstadkomma sådana erforderliga förbättringar av såväl person- som godstrafikförbindelserna med och inom skärgården, som visa sig lämpligen kunna åstadkommas. Det torde bland annat få förutsättas, att vissa av de i kommissionens förslag upptagna väg- och broarbetena böra kunna färdigställas långt innan övergångstidens slut.

Av de remissyttranden, som ingivits över kommissionens förslag, framgår, att kommissionens egna planeringar i ovan berört avseende icke äro till fyllest. Många problem ha lämnats otillräckligt utredda. Här må endast erinras om att kommissionen icke ens gett en antydning om huru längre ut belägna omfattande ökomplex framdeles skulle få sitt trafikbehov tillgodosatt. Motsvarande synes gälla åtminstone i viss mån även beträffande trafiken till en del innanför Vaxholm belägna öar. Vidare synes kommissionen, såsom länsstyrelsen i sitt yttrande framhållit, ha tagit väl lätt på de krav, som sommartrafiken, särskilt omkring veckosluten, ställer på trafikmedlen. Ett annat viktigt spörsmål, som säkerligen också kräver långt mera ingå-

ende prövning än som kommissionen presterat, är godstrafikens behöriga tillgodoseende både under sommaren och under övriga delar av året. Angeläget är alltså, att detta utredningsarbete i tid verkställs och att i den mån så blir tekniskt möjligt och ekonomiskt försvarligt en successiv anpassning sker i anslutning till detta framtidsprogram, så att, när den långa övergångstiden är till ända, det då med rätt skall kunna sägas, att skärgårdstrafiken äntligen — efter över 20 års utrednings- och uppbyggnadsarbete — blivit tillfredsställande ordnad. Att under hela övergångstiden utan vidare åtnöjas uteslutande med de trafikförhållanden, som överenskommelsen med Waxholmsbolaget garanterar, och att i övrigt "vila på hanen" tills övergångstiden helt gått till ända kan icke anses vara tillrådligt.

Vissa särskilda detaljspörsmål rörande trafiken under ovannämnda övergångstid synas av riksdagen böra uppmärksammas vid ställningstagandet till föreliggande proposition. Med hänsyn till de stora subventionsbidrag, som det allmänna här skulle lämna för trafikens upprätthållande, synas sålunda staten och, om dessa själva så önska, även landstinget och Stockholms stad böra beredas möjlighet att närmare följa planläggningen av trafiken och även själva trafikutvecklingen i syfte att de olika trafikbehoven skola bli tillgodosedda, så långt detta kan anses ekonomiskt möjligt.

Önskvärt är i detta sammanhang även, att berörda skärgårdskommuner få möjlighet att genom egna representanter i något slags trafikråd e. d. framföra sina eventuella önskemål och erinringar rörande trafikförhållandena, turlistor, biljettpriser och transportavgifter m. m.

Här skola icke framläggas några förslag rörande den inbördes ordning, i vilken olika väg- och broanläggningar böra genomföras. Däremot må starkt understrykas, hur angeläget det är, att alla arbeten som ingå i kommissionens program komma till utförande med minsta möjliga tidsutdräkt och alltså helst bli fullbordade betydligt tidigare än som i propositionen beräknats. Viktigt är därför också, att de ytterligare utredningar rörande olika alternativ m. m., som erfordras, verkställas utan dröjsmål. Det bör icke förbises, att denna skärgårdsbefolkning redan mycket länge väntat och hoppats på någon förbättring av kommunikationerna.

I den mån de föreslagna arbetena längs roslagskusten komma till stånd och trafiken till och från skärgårdens öar därigenom mer och mer kommer att ledas över till kombinerade land- och sjöförbindelser, synes det önskvärt, att vägförbindelserna även ute på de större öarna, t. ex. Blidö och Ljusterö, samtidigt förbättras och att bussförbindelser ordnas även här i direkt förbindelse med fastlandsturerna.

Vidare synes böra framhållas, att tillkomsten av den föreslagna bron mellan Djurö och Vindö med Sollenkroka på Vindö såsom knutpunkt för land- och sjötrafiken för det här utanför liggande stora skärgårdsområdet otvivelaktigt skulle betyda en så utomordentligt värdefull förbättring av kom-

munikationerna för hela denna omfattande del av skärgården, att det därför måste anses i hög grad önskvärt att få denna bro byggd snarast möjligt.

I det föregående har understrukits vikten av att väg-, bro- och färjeleder på tillfredsställande sätt ordnas med minsta möjliga tidsutdräkt. Härutöver må till sist endast framhållas betydelsen av att även de reguljära rese- och transportkommunikationerna över de olika lederna — till lands eller sjöss — sedan också ordnas på ett sådant sätt, att den bofasta öbefolkningen blir i fråga om antalet lägenheter, bekvämlighet samt biljettpreiser och fraktavgifter någorlunda jämställd med övrig befolkning på ungefär samma avstånd från huvudstaden.

Med stöd av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 163 ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t måtte

dels söka utverka sådan ändring av föreliggande avtal mellan Stockholms stad och Waxholmsbolaget, att möjlighet beredes staten, landstinget eller Stockholms stad att på lämpligt sätt medverka med åtgärder för förbättring av skärgårdens kommunikationer;

dels gå i författning om tillsättande av ett särskilt trafikråd med representanter jämväl för berörda kommuner;

dels ock i övrigt vidtaga de åtgärder, som må anses erforderliga för att med minsta möjliga tidsutdräkt få till stånd en successiv förbättring av skärgårdens kommunikationer.

Stockholm den 17 april 1952.

Jarl Hjalmarson.

I motionens syfte instämma:

E. Birke.

Adolf Wallentheim.

Margit Vinge.

Hj. Åhman.
