

## Motion

1982/83: 783

Bo Nilsson

En allmän färjeled mellan ön Ven och Landskrona

Ven utgör sedan 1959 en kommunal del i Landskrona kommun. Tidigare utgjorde ön en egen kommun under namnet S:t Ibb. Ven har under lång tid haft en snabbt minskande befolkning och kännetecknas av typiska glesbygdsp­roblem såsom brist på arbetstillfällen, reducerad kommersiell service och dyrbar kommunal service.

På Ven finns f. n. ca 325 bostadshus, varav ca 180 utgörs av helårsbostäder. Såväl helårs som fritidsbebyggelsen består till större delen av äldre hus uppförda före 1940. Folkmängden på Ven har minskat kraftigt under 1950- och 1960-talen. Även på 1970-talet har en minskning skett, dock icke på samma dramatiska sätt som tidigare. Folkmängden har från 725 invånare år 1950 minskat till 313 år 1980 och blir 265 varav huvuddelen pensionärer år 2000 om ingenting ändrar trenden. På Ven finns drygt 50-talet arbetstillfällen, varav 20 inom jordbruk och fiske, ca 15 inom tillverkning och bygnadsverksamhet och ca 20 inom handel, sam­färd­sel och förvaltning. Butik för dagligvaror och bensin finns ännu så länge i Kyrkbacken.

Då det gäller den framtida utvecklingen på Ven har Landskrona kommun lagt ner ett omfattande arbete. En områdesplan omfattande såväl helårsbebyggelse som fritidsbebyggelse i sparsam omfattning har antagits av kommunfullmäktige. VA-nätet till och på Ven har under flera år byggts ut med kommunala medel och till mycket stora kostnader. Kommunikationerna har också upprätthållits med kommunala färjor till ytterligare stora kostnader för kommunen, men med ett mindre statsbidrag.

Ön Ven har i den fysiska riksplaneringen till hela sin yta angetts som ett riksintresse. Bl. a. därför, men också därför att ön har stort regionalt intresse, så har länsstyrelsen i Malmöhuslän tillsammans med kommunen arbetat fram ett speciellt åtgärdsprogram. Landskrona kommun har som övergripande målsättning att behålla Ven som en levande ö. För detta behövs nyexploatering för såväl permanent som fritidsboende och institutionell verksamhet vilket ger bättre underlag för att serviceverksamheter skall kunna överleva och utvecklas. Detaljplane­arbete för mindre tillskott av såväl helårs- som fritidsbebyggelse pågår. I kommunens bostadsförsörjningsprogram har lagts in fem småhus per år under en tioårsperiod. Samarbete med Domänverket, som är en stor markägare på Ven, har pågått under en längre tid. Genom kommunens omfattande satsning på utbyggnad av VA-nätet har en av förutsättningarna för en positiv utveckling på Ven blivit uppfylld.

### Kommunikationerna med fastlandet

Den mest väsentliga förutsättningen för en positiv utveckling är emellertid en radikal förbättring av förbindelserna mellan Ven och Landskrona. Tidtabellen behöver utökas med morgon- och kvällsturer för att motsvara berättigade krav på skolarbets- och fritidsresor för de fastboende på Ven. Frakttaxorna måste sänkas för att sänka kostnadsnivån och ge bättre konkurrenskraft för näringslivet på Ven.

Turismen är precis som i dag en viktig del i Vens framtid. Också här spelar goda kommunikationer en avgörande roll.

Som en följd av det som ovan sagts har kommunen föreslagit att förbindelserna till och från Ven skulle bli en allmän färjeled. Utformningen av denna allmänna färjeled skulle enligt kommunens förslag kunna ha följande utformning.

### Förslag till utformning av Ventrifiken

Det är absolut nödvändigt med två fartyg för trafiken varav det ena i reserv. Om man väljer två fartyg av olika storlek erhålls flera fördelar. Investeringskostnaden blir lägre för ett mindre fartyg samtidigt som trafiken kan göras driftmässigt billigare och säkrare.

Båda fartygen skall vara av typen bilfärja och skall kunna medföra passagerare. Fartygens kapacitet är beroende av lastens sammansättning. Fartygen bör ha följande ungefärliga data.

	Den större bilfärjan (huvudfartyg)	Den mindre bilfärjan (reservfartyg)
Längd	30-32 m	22-24 m
Bredd	8,5 m	6,0 m
Druggående (ej över)	2,5 m	2,2 m
Kapacitet	12 p-bilar + 100 pass	6 p-bilar + 50 pass
eller	80 ton gods + 100 pass	30 ton gods + 50 pass
eller	linjebuss + 200 pass	Linjebuss + 100 pass
eller	250 passagerare	150 passagerare

Halva antalet passagerarplatser är belägna under tak, och på färjorna förutsätts att ett 30-tal fasta cykelställ anordnas.

På grund av svårigheterna att för rimliga kostnader bygga en skyddad tilläggsplats på Ven för den större färjan måste begränsningar i form av inställda turer antas inträffa relativt ofta under vinterhalvåret. Det kan befaras inträffa mera än en gång i månaden, under blåsiga perioder flera dagar i sträck. Sådana avbräck kan tolereras beträffande fordon och tyngre gods men kan ej accepteras beträffande förnödenheter och passagerare.

Den mindre färjan förutsätts därför dimensioneras, utformas och utrustas speciellt med tanke på att klara trafik under svåra väderleksförhållanden.

Med en större och en mindre färja kan driftkostnaderna minskas genom att kapaciteten anpassas till trafiksstrukturen. Dagligen kan t. ex. de två första och de två sista turerna på turlistan köras med den mindre färjan medan den större färjan sättes in på dagen då större mängd gods och fordon transporteras.

Detta förslag har lagts in i vägförvaltningens fördelningsplan, som i princip godkänts av länsstyrelsen med hög prioritet och sänts vidare till statens vägverk för vidare bearbetning.

Man kan dessutom tillägga att genom att lägga en beställning av dessa båda båtar till ett svenskt varv (ex ÅSI-verken i Åmål) så skulle betydande sysselsättningstillskott uppnås för en krisdrabbad bransch.

### Hemställen

Med hänsyn till den stora och avgörande betydelse denna färjeled skulle ha för Vens framtid och dessutom ha positiv inverkan på sysselsättningen i svensk varvsindustri hemställer jag

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av en allmän färjeled mellan Ven och Landskrona.

Stockholm den 21 januari 1983

BO NILSSON (s)