

Nr 622

Av herrar **Karlsson** i Stuvsta och **Johansson** i Stockholm, i *anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 124, angående understöd åt båttrafiken i Stockholms skärgård.*

I proposition nr 124 har Kungl. Maj:t hemställt att riksdagen måtte anvisa 250 000 kronor för nästkommande budgetår till *Understöd åt båttrafiken i Stockholms skärgård.* Samtidigt har Kungl. Maj:t hemställt om bemyndigande att få träffa erforderliga åtgärder för att upprätthålla denna trafik under nästkommande seglationsår, räknat från 1 oktober i år. Av handelsministerns motivering för förslaget framgår, att bemyndigandet avses innebära fullmakt för Kungl. Maj:t att bestämma om de former, i vilka skärgårdskommunikationerna skall ordnas efter den 1 oktober, varvid endast en möjlighet närmare angivits, nämligen förnyad uppgörelse med Waxholmsbolaget.

Trafikförhållandena i Stockholms skärgård har en väsentlig betydelse för en stor grupp medborgare. En mindre del av denna grupp utgöres av den bofasta skärgårdsbefolkningen inom området. Ansvar för tillfredsställande kommunikationer med fastlandet för denna befolkning, såväl vinter som sommar, måste åvila statsmakterna sedan det privata initiativet, som denna uppgift hittills varit förbehållen, fullständigt misslyckats. Ansvar för skärgårdskommunikationerna i denna del erkännes också av statsmakterna, och i propositionen redovisas de belopp som för detta ändamål utgått av statsmedel under en tioårsperiod.

En annan och större del av den befolkning, som är intresserad av trafikförhållandena i Stockholms skärgård, är de arbetare och tjänstemän med familjer inom Stor-Stockholmsområdet, för vilka rekreationsmöjligheterna i skärgården, särskilt sommartid, är en väsentlig tillgång. Att tillfredsställa denna befolkningskommunikationsbehov kan ur vissa synpunkter anses vara en kommunal uppgift för Stockholms stad och kringliggande kommuner, vilka också påtagit sig ett visst ansvar för skärgårdstrafiken, varvid Stockholms stad och Stockholms läns landsting (som företrädare för förortskommunerna) satsat belopp av i huvudsak samma storleksordning som staten.

Upprätthållandet av trafiken i Stockholms skärgård är — och har framför allt i praktiken blivit — en både statlig och kommunal uppgift. Staten liksom vederbörande kommuner är också uppenbarligen klara över och införstådd med nödvändigheten av en fortsatt stats-kommunal samverkan för upprätthållande av denna trafik. Det är för övrigt klart att trafiken i fråga, antingen ur praktiska eller ekonomiska synpunkter, bör delas i två delar — en för den bofasta skärgårdsbefolkningen och en för befolkningen inom Stor-Stockholm. En sådan uppdelning motsvaras givetvis inte heller av indelningen i vinter- och sommar-

trafik. Betydande fritidsintressen är knutna till skärgården även under vinterhalvåret (höst och vår), och skärgårdsbefolkningen använder sig av kollektiva trafikmedel även under sommaren. Det är för övrigt rimligt att överskottet på sommartrafiken användes för upprätthållande av rimliga trafikförhållanden även vintertid.

Därest det allmänna helt skulle överta och svara för trafiken i Stockholms skärgård vore ur ovan anförda synpunkter och på grund av faktiskt uppkomna förhållanden ett stats-kommunalt trafikföretag en naturlig lösning. En sådan förordades också i den motion, som väcktes vid höstriksdagen 1956 (II:836) i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med begäran om tilläggssubvention till Waxholmsbolaget jämte bemyndigande om att uppta förhandlingar med övriga subventionspartner angående trafikens framtida ordnande. Motionens förslag blev så till vida föremål för ett positivt uttalande av vederbörande riksdagsutskott, som detta förutsatte att jämväl ett sådant alternativ kunde komma att bli föremål för prövning vid de kommande förhandlingarna mellan representanter för staten, Stockholms stad och Stockholms läns landsting angående trafikens ordnande efter den 1 oktober 1957.

För ett samhälleligt övertagande av trafiken i Stockholms skärgård talar flera synnerligen vägande skäl. Det kan sålunda inte anses lämpligt att ett privat företag handhar en trafik, som i fråga om betydande belopp reguljärt finansieras av allmänna medel. Uppenbart är också att huvudorsaken till Waxholmsbolagets underskott och därmed behovet av subventioner från det allmänna är, att bolaget, bland annat i förlitande på samhällliga subventioner, i huvudsak helt underlåtit att rationalisera trafikdriften genom anskaffandet av modernt och till förhållandena anpassat tonnage med billigare driftkostnader, ett förhållande som i viss mån också bestyrks av uppgifter i förenämnda proposition till höstriksdagen. Typiskt är i detta sammanhang det förslag, som enligt föreliggande proposition ställts av bolagets representanter under pågående förhandlingar, nämligen att bolaget skulle svara för trafiken enligt löpande räkning med förskottsbidrag och avräkning efter varje tilländalupet trafikår. Ett fortsättande av den hittillsvarande subventionspolitiken kommer att förhindra varje teknisk förnyelse och rationalisering inom trafiken i fråga, göra den allt mindre och mindre lönande och samtidigt alltmer otillfredsställande ur trafikanternas synpunkt. Vi betvivlar även att engagerandet med subventioners hjälp av andra privata trafikföretag i stället för Waxholmsbolaget skulle medföra några väsentligt ändrade förhållanden härvidlag.

Enligt 1952 års av statsmakterna godkända plan skulle trafiken i Stockholms skärgård ordnas genom kombinerade land- och sjötransporter, varvid sjötransporternas längd skulle begränsas genom färj- och passbåtstrafik från centrala punkter på fastlandet. Tyvärr saknas i föreliggande proposition en redovisning för hur denna plan hittills genomförts liksom perspektivet i fråga om dess fortsatta förverkligande. Det står emellertid klart att även efter fullföljandet av denna

plan kommer behov att föreligga även av annan båttrafik, särskilt under sommarhalvåret.

För att trafiken i Stockholms skärgård borde handhas av ett statskommunalt företag talar vad som ovan anförts ävensom det förhållandet, att härigenom det bästa samarbetet skulle kunna åstadkommas med trafikföretagen till lands, som i allmänhet är statligt och kommunalt ägda. Ingenting talar enligt vår mening för att detta behövde bli ett defieitföretag.

Mot ett uppskov med det definitiva avgörandet i fråga om det framtida ordnandet av trafikförhållandena i Stockholms skärgård talar såväl den sedan länge rådande kaotiska situationen som ekonomiska skäl liksom hänsyn till ett i verkligheten mycket stort antal trafikanter. Med hänsyn till såväl skärgårdsbefolkningens berättigade krav som, och inte minst, en miljonbefolknings fritidsintressen måste de nuvarande trafikförhållandena i huvudstadens stora och vackra skärgård anses vara under all kritik. En fullkomlig nydaning liksom en samhällelig insats härvidlag synes oss ofrånkomlig.

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening ge till känna de synpunkter på trafikens framtida ordnande i Stockholms skärgård som i motionen anförts.

Stockholm den 9 april 1957

Erik Karlsson

Gustav Johansson
