

Nr 261.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående vissa frågor rörande skärgårdstrafiken; given Stockholms slott den 8 maj 1948.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, *dels* inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning om ändrad lydelse av 12 § förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., *dels ock* föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Torsten Nilsson.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

I propositionen upptages 1945 års skärgårdsutrednings förslag angående skärgårdstrafikens ordnande till behandling. Beträffande utbyggnaden av väg-, bro- och färjanläggningar samt farleder angivas i propositionen vissa grunder för finansieringen av utredningens förslag, varvid dock ståndpunkt icke togs till förslagets detaljer. Allmänna vägar för en sammanlagd kostnad av 5,5 miljoner kronor skola utföras i förtur i skärgårdarna. Medel till enskilda vägar samt till farledsarbeten förutsätts skola utgå från de ordinarie anslagen efter angelägenhetsprövning i vanlig ordning. Frågan om ändrade grunder för statsbidrag till enskilda vägar överlämnas till den inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen pågående utredningen rörande vissa frågor avseende den enskilda väghållningen. Statsbidrag till farledsarbeten

förelås utgå med högst 90 % av kostnaden. I propositionen redovisas vissa åtgärder för att underlätta anordnandet av vintervägar. Frågan om lokal-
isbrytningen i skärgårdarna kommer senare att upptagas till behandling.

Skärgårdsutredningens förslag beträffande kommunikationsmedlen i skärgårdarna bygger på tanken, att en samverkan mellan olika trafikmedel bör komma till stånd och att åtminstone i vissa områden särskilda planer för ordnandet av trafiken böra följas.

I propositionen förelås, att i 12 § 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. intages stadgande om att tillstånd till linjef trafik i erforderlig utsträckning bör upptaga föreskrift om skyldighet att driva samtrafik med anslutande järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafikföretag samt om sättet för samtrafikens bedrivande.

S. k. passbåtstrafik bör upprätthållas i allmän eller enskild drift efter prövning från fall till fall. Hänsyn bör därvid tagas till den som driver anslutande landtrafik. Statens väghållningsskyldighet utgör ej anledning för staten att driva passbåtstrafik. I vissa fall kan dock statligt organ vara bäst skickat att omhänderväsa sådan trafik. De av skärgårdsutredningen förordade grunderna för subventionering av icke statliga passbåtlinjer böra i huvudsak följas. Subventionerna böra bestridas av anslaget till Bidrag till vissa kommunikationsändamål. Statliga passbåtlinjer i väg- och vattenbyggnadsverkets regi böra redovisas över förrådsfonden, varvid kapitalkostnaderna böra bestridas av anslaget till Flytande materiel och kostnaderna för ränta och amortering samt underhåll och drift från det nyssnämnda bidragsanslaget.

Till understöd åt skärgårdsrederier förelås ett anslag av 300 000 kronor. Beträffande samtliga skärgårdsområden där subventionering kan ifrågakomma förutsättes, att en omorganisation av trafiken skall komma till stånd. I propositionen angivas vissa riktlinjer för denna omorganisation. Understöd förutsätts skola utgå endast under en övergångsperiod och i fall då ett dylikt ingripande från statens sida ej kan undvaras.

Förslag

till

Förordning om ändrad lydelse av 12 § förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Häri genom förordnas, att 12 § förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

12 §.

Trafiktillstånd må — — — — övrigt lämplig.

Trafiktillstånd må — — — — befinnes lämplig.

Tillståndet skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Tillstånd till beställningstrafik må dock meddelas juridisk person allenast om särskilda skäl därtill äro. Därest förhållandena därtill föranleda, bör tillståndet begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid. Beträffande linjetrafik skall, såvida ej särskilda omständigheter till annat föranleda, föreskrivas, att trafiken skall framgå å viss vägsträcka.

Tillståndet skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Tillstånd till beställningstrafik må dock meddelas juridisk person allenast om särskilda skäl därtill äro. Därest förhållandena därtill föranleda, bör tillståndet begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid. Beträffande linjetrafik skall, såvida ej särskilda omständigheter till annat föranleda, föreskrivas, att trafiken skall framgå å viss vägsträcka. *Tillstånd till linjetrafik bör i erforderlig utsträckning upptaga föreskrift om skyldighet att driva samtrafik med anslutande järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafikföretag samt om sättet för samtrafikens bedrivande.*

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärendena, hållet inför
Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i stats-
rådet å Stockholms slott den 8 maj 1948.*

N ä r v a r a n d e :

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, GJÖRES, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars-, finans- och handelsdepartementen anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, vissa frågor rörande skärgårdstrafiken samt anför därvid följande.

Med stöd av Kungl. Maj:ts den 21 juli 1938 givna bemyndigande tillkallade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet sakkunniga för att inom departementet biträda med utredning rörande skärgårdarnas behov av förbättrade kommunikationer och möjligheterna för tillgodoseende av detta behov. Dessa sakkunniga, vilka antogo namnet *1938 års skärgårdsutredning*, avgåvo sedermera ett betänkande i två delar med förslag i fråga om förbättrade kommunikationer i skärgårdarna (SOU 1939: 34 och 1940: 15).

Över betänkandet avgåvos yttranden av ett antal myndigheter, kommuner och sammanslutningar. På grund av olika omständigheter kom utredningens förslag att genomföras endast i mycket begränsad omfattning.

Genom beslut den 29 juni 1945 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla sakkunniga för att inom departementet biträda med fortsatt utredning rörande skärgårdarnas behov av förbättrade kommunikationer. Med stöd härav uppdrog departementschefen samma dag åt landshövdingen *O. E. Nylander*, marindirektören *C. C:son Böös*, numera regeringsrådet *E. L. Eckerberg*, numera direktören *A. Lindencrona*, disponenten *K. A. M. J. Martin*, vägdirektören *J. R. A. Södergren* samt direktören *B. Thorburn* att verkställa den avsedda utredningen. Tillika uppdrogs åt Nylander att såsom ordförande leda de sakkunnigas arbete.

Sedan Eckerberg på därom gjord framställning entledigats, uppdrog departementschefen den 7 september 1945 åt numera statssekreteraren *E. C. E. Engelstedt* att såsom sakkunnig biträda med utredningen.

De sakkunniga, vilka antogo benämningen *1945 års skärgårdsutredning*, avgåvo den 3 februari 1948 ett betänkande angående skärgårdstrafiken m. m. (SOU 1948: 10).

Över betänkandet i dess helhet ha *remissyttranden* avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statskontoret, arbetsmarknadsstyrelsen, järnvägs-

styrelsen, luftfartsstyrelsen, chefen för försvarsstaben, överståthållarämbetet och länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus, Hallands, Blekinge, Kalmar, Östergötlands, Södermanlands, Stockholms, Gävleborgs, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län samt av svenska teknologföreningen. Till kommerskollegium ha inkommit yttranden från de berörda handelskamrarna samt vissa sjöfartsorganisationer, men kollegium har ännu ej avgivit eget yttrande.

Vidare ha generalpoststyrelsen, biltrafiknämnden, statens sakrevision och chefen för marinen efter remiss yttrat sig i speciella frågor, varjämte Riksförbundet landsbygdens folk inkommit med en skrift.

Allmänna synpunkter.

1945 års skärgårdsutredning.

Befolkningsutveckling. Skärgårdsbefolkningen i rikets kustlän uppgick vid slutet av år 1945 till omkring 62 600 personer eller knappt 1 % av rikets folkmängd. Av invånarantalet belöpte i runda tal 37 400 eller nära 60 % på Göteborgs och Bohus län, 12 400 eller nära 20 % på Stockholms län och 5 300 eller drygt 8,5 % på Blekinge län. I runt tal 88 % av skärgårdsbefolkningen var sålunda bosatt i nämnda tre län. Befolkningsutvecklingen är vikande och invånarantalet har under tiden 1937—1945 minskat med omkring 6 %.

Framför allt under sommarmånaderna vistas ett stort antal fastlandsbor under kortare eller längre tid i skärgårdarna. Enligt undersökningar, verkställda år 1945, uppgick antalet sommargäster i hela Bohuslän till omkring 100 000 per år och i Stockholms skärgård räknar man på grundval av gjorda undersökningar med att antalet sommargäster åren närmast före kriget översteg nämnda siffra. På grund av semesterförmånernas utvidgning under senare år och friluftsrörelsens utveckling anses en fortgående ökning av sommargäst- och turistfrekvensen i skärgårdarna vara att förvänta.

Minskningen av den i skärgårdsområdena boende befolkningen har under stundom angivits vara en följd av bristfälliga kommunikationer. Utredningen har dock för sin del ej kunnat finna tillräckligt stöd för antagandet, att man enbart genom kommunikationsförbättringar skulle kunna uppnå befolkningspolitiska syften. Enligt utredningens mening torde i själva verket de näringspolitiska förhållandena samt bebyggelseplaneringen i skärgårdsområdena ha haft avgörande betydelse för den hittillsvarande befolkningsutvecklingen. Då det ej ingått i utredningens uppdrag att undersöka, vilka åtgärder som böra vidtagas för att förbättra skärgårdsbefolkningens ekonomiska förhållanden i allmänhet, har utredningen ej närmare ingått på dessa spörsmål. Utredningen har emellertid framhållit det angelägna i att dessa frågor ägnas fortlöpande uppmärksamhet av vederbörande offentliga organ och att, då så befinnes påkallat, näringsundersökningar verkställas för särskilda områden.

Kommunikationsbehov. Såväl i skärgårdarna som i andra delar av landet föreligga allmänt uttalade önskemål om förbättring av kommunikationsförhållandena snarast möjligt. I fråga om skärgårdarna har dessutom gjorts gällande, att dessa skulle i jämförelse med stora delar av fastlandet vara eftersatta i kommunikationshänseende och att särskilda åtgärder skulle vara påkallade för att häva denna eftersatthet. 1945 års skärgårdsutredning vitsordar riktigheten av denna uppfattning. Visserligen torde det, enligt utredningen, knappast vara möjligt att rent siffermässigt genom jämförelser mellan olika landsdelar påvisa, att en dylik eftersatthet föreligger för skärgårdarnas del. Enligt utredningens mening föreligga emellertid i skärgårdarna särskilda förhållanden, som kunna åberopas till stöd för att särskilda åtgärder böra vidtagas.

Redan 1938 års sakkunniga ansågo sig kunna konstatera, att storleken av det allmännas insatser på kommunikationernas område starkt varierade inom olika jämförelseområden. 1945 års skärgårdsutredning har också vid sin genomgång av inventeringsmaterialet samt under studieresor i skärgårdarna funnit detta bekräftat. Det allmänna vägnätet på öarna är sålunda, om man undantar vissa större mera fastlandsbetonade öar såsom Orust och Tjörn, mycket svagt utvecklat och på sina håll helt obefintligt. Detta förhållande har, enligt utredningen, måhända icke varit förbundet med större olägenheter under en tid, då reguljära ångbåtlinjer angjorde de flesta bebyggelsecentra på skärgårdsöarna. I och med ångbåtstrafikens successiva tillbakagång inom vissa skärgårdsområden och trafikens koncentration till vissa huvudbryggor ha de inre kommunikationerna på öarna erhållit ökad betydelse framför allt för den jordbrukande befolkningen. För fiskarbefolkningens del har, i samband med att fiskarnas båtar specialiserats för fiske, behovet att anlita reguljära förbindelser ökat. Slutligen framhålles, att de lokala förbindelserna ökat i betydelse i samband med de samhälleliga uppgifternas ökade vikt och tillkomsten av olika sociala välfärdsanordningar. Utredningen har på grundval av dessa överväganden och sina erfarenheter kommit till den uppfattningen, att den allmänna väghållningen liksom den enskilda är behäftad med betydande brister på många skärgårdsöar. Detta gäller främst vägförbindelserna till ångbåtstrafikerna, till de kommunala inrättningarna (kommunalhus, skolor, hembygdsgårdar m. m.) samt mellan olika bebyggelseområden.

Den omständighet som enligt utredningens mening på ett avgörande sätt berättigar till påståendet, att skärgårdarna äro eftersatta i kommunikationshänseende är de reguljära, lokala ångbåtsförbindelsernas obestridliga tillbakagång inom vissa områden. Denna tillbakagång har tagit sig uttryck däri, att vissa rederiföretag nödgats helt nedlägga sin rörelse eller inskränka densamma genom indragning av vissa linjer och bryggor antingen helt eller under lågsåsonger. Även en relativ tillbakagång har ägt rum därigenom att rederierna ofta ej kunnat erbjuda sådana förbättringar beträffande snabbhet och modernitet som landtrafikmedlen successivt utvecklat. Kraven på förbättringar i sistnämnda hänseende torde dock, enligt utredningen, i

flertalet fall framställas av trafikanterna från fastlandet, medan skärgårdsbefolkningens främsta intresse helt naturligt varit tryggheten av kommunikationernas fortbestånd. I vissa fall har kompensation för denna tillbakagång erhållits genom väg- och färjförbindelser till öarna och även genom tillkomsten av hamnar och andra anläggningar för sjötrafikens främjande. Detta är framför allt fallet inom de delar av den bohuslänska skärgården, vilka lätt kunnat landförbindas. I andra fall kvarstår emellertid denna eftersatthet. I den mån önskemål i en sådan situation framställas, att öarna, såvitt detta är möjligt, få väg- och färjförbindelser till fastlandet eller få möjlighet att begagna kombinerade transporter först med båt till närmaste anslutningspunkt till det allmänna vägnätet på fastlandet och därefter med bil eller buss till huvudorten, föreligger enligt utredningens mening ett för skärgårdarna speciellt kommunikationsproblem. Det kan i sådana fall vara motiverat, att särskilda åtgärder vidtagas såväl för öppnandet av nya kommunikationsleder som för anordnande av kombinerad trafik på befintliga och nya kommunikationsleder eller förbättring av den befintliga båttrafiken.

I detta sammanhang framhåller utredningen, att de geografiska förhållandena i skärgårdarna äro sådana, att särskilda åtgärder kunna vara erforderliga för att lösa uppkommande transportsvårigheter. Utredningen tänker därvid närmast på isvintertrafikens speciella problem, vilka icke alltid kunna lösas genom direkta kommunikationsförbättringar utan påkalla beredskapsåtgärder, exempelvis i fråga om isbrytning, sjuktransport m. m.

Vid bedömandet av skärgårdarnas kommunikationsbehov bör, enligt utredningens mening, hänsyn även tagas till att de sociala och kulturella förmåner, som i ökad omfattning åtnjutas av fastlandsbefolkningen, icke i samma utsträckning kommit skärgårdarnas befolkning till del. Detta kan visserligen bero på skärgårdskommunernas ofta ringa storlek och obetydliga skatteunderlag; en förbättring kan härvidlag tänkas inträda efter en blivande ändring av den kommunala indelningen i riket. Skärgårdsutredningen anser, att i många fall nyssnämnda förmåner kunna tillföras skärgårdsbefolkningen endast genom en förbättring av kommunikationerna. En sådan förbättring kan, enligt utredningen, i viss mån även framstå såsom en skäligen kompensation för bristerna i socialt och kulturellt hänseende.

Yttranden.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har framållit, att styrelsen är väl medveten om att skärgårdarnas kommunikationer äro i behov av förbättringar. Även om vissa betydelsefulla åtgärder redan kommit till stånd, återstår ännu mycket att göra för att skärgårdarnas kommunikationsproblem skola anses tillfredsställande lösta.

Kommunikationernas utveckling å fastlandet och i skärgårdarna har tidvis gått efter skilda linjer.

Före bilismens genombrott ha, enligt styrelsen, skärgårdarna gynnats av utvecklingen i varje fall i jämförelse med landsändar, som icke haft tillgång

till järnvägar eller vattenvägar. Sedermera har förhållandet blivit det omvända beroende på de större svårigheterna — framför allt med hänsyn till kostnaderna — att tillgodose vägbehoven i skärgårdarna än på fastlandet. Skärgårdarna torde överhuvudtaget icke kunna tillgodogöra sig bilismens fördelar på samma sätt som landet i övrigt. Genom lämpliga kombinationer av sjö- och landsvägstransporter bör dock detta handikap kunna minskas, och genom att i många fall betrakta de investeringar, som erfordras för utbyggnad av önskade vägförbindelser i skärgårdarna, som ett av utvecklingen framtvingat subventionsbehov, bör skärgårdarnas trafikproblem kunna lösas på ett tillfredsställande sätt.

Statskontoret framhåller, att man vid ett bedömande av skärgårdens behov av kommunikationsleder jämväl bör beakta, att skärgården — i motsats till många andra avsides belägna bygder — har vattenvägar och att största delen av befolkningen torde förfoga över motordrivna båtar, medan däremot fordon för vägtrafik förekomma mer sparsamt. Det är därför helt naturligt, att vägar icke ha byggts i samma omfattning i rikets skärgårdar, som på fastlandet. Denna omständighet lär enligt statskontoret heller icke i och för sig kunna tagas till intäkt för ett forcerat vägbyggande på öarna.

Arbetsmarknadsstyrelsen framhåller, att skärgårdsutredningens undersökningar visa, att befolkningsutvecklingen i skärgårdsområdena i stort sett varit vikande, samt att kvinnounderskottet i de yngre åldrarna är särskilt markant och i allmänhet större än på landsbygden i övrigt. Om detta förhållande blir bestående kan otvivelaktigt en ytterligare befolkningsminskning förutses. Det är angeläget, att särskilda åtgärder vidtagas för att motverka en sådan utveckling. Främst bör enligt styrelsens uppfattning eftersträvas att göra arbetsförhållandena lättare och trivsammare samt att öka trivseln och säkerheten för de i skärgårdarna boende. Ehuru såsom utredningen visat goda kommunikationer icke obetingat medföra en förbättring av befolkningsutvecklingen, äro dock kommunikationsförbättringar i kombination med andra åtgärder av antydd art, som från samhällets sida kunna vidtagas, av största betydelse för skärgårdskommunernas befolkning och näringsliv. Förbättrade kommunikationer i skärgårdarna är av särskild betydelse, med hänsyn till att båtförbindelserna under senare år i viss mån försämrats. Styrelsen vill med hänsyn härtill i princip tillstyrka, att de av utredningen föreslagna åtgärderna genomföras.

Länsstyrelserna, liksom de av länsstyrelserna hörda lokala myndigheterna och sammanslutningarna, ha i sina yttranden, i den mån de berört spörsmålet, understrukit att ett behov av förbättrade kommunikationer föreligger i skärgårdarna.

Sveriges allmänna sjöfartsförening har uttalat, att det icke torde ha påvisats, att befolkningen i den yttre skärgården skulle, i jämförelse med andra landsdelars innebyggare som befinna sig i liknande avlägset läge, vara väsentligen eftersatt i kommunikationsavseende. Att ett sådant eftersät-

tande skulle föreligga kan sålunda, enligt föreningens mening icke åberopas såsom en grund som i och för sig bör föranleda att särskilda åtgärder vidtagas. Föreningen framhåller emellertid det betydelsefulla i att stärka tendenserna hos skärgårdsbefolkningen att kvarstanna inom sitt bosättningsområde, icke minst med tanke på att skärgårdsbefolkningen traditionellt lämnar ett utmärkt och synnerligen välbehövt tillskott till sjöfartens rekrytering och att en avfolkning av skärgården skulle från försörjnings-, bevaknings- och andra synpunkter vara att beklaga. Det i betänkandet eftersträfvade syftet kan därför enligt föreningen ej i och för sig anses som annat än lofvärt.

Departementschefen.

Kommunikationsförhållandena i landets skärgårdar ha sedan lång tid tillbaka varit föremål för uppmärksamhet och utvecklingen har vid flera tillfällen tagit en sådan vändning att särskilda utredningar ansetts påkallade. Den första större utredningen tillsattes 1938 och dess resultat ha sedermera överarbetats av 1945 års skärgårdsutredning.

Båda dessa utredningar ha kommit till den uppfattningen, att skärgårdarna äro eftersatta i kommunikationshänseende och att särskilda åtgärder äro påkallade för att häva denna eftersatthet. Denna uppfattning delas — med något undantag — av samtliga i ärendet hörda remissmyndigheter.

Det är enligt min mening tydligt, att kommunikationsförhållandena i skärgårdarna lämna mycket övrigt att önska. På vägväsendets område föreligga sålunda i skärgårdarna liksom på fastlandet stora behov. Såsom 1945 års skärgårdsutredning framhållit har emellertid utvecklingen i skärgårdarna fått en särskild prägel genom dessa områdens beroende av båtförbindelser. Härvid har å ena sidan gjorts gällande, att skärgårdarna varit gynnade, därigenom att havets väg alltid stått öppen för befolkningen och att även den tekniska utvecklingen möjliggjort förbättrade transporter. Å andra sidan har just den omständigheten att trafiken till och från skärgårdarna måst gå över vattnen och vintertid delvis över skärgårdsisarna även medfört särskilda svårigheter. Obestridligt är, att den tekniska utvecklingen icke annat än i mycket ringa utsträckning berört den reguljära båttrafik, varav såväl skärgårdarnas som fastlandets befolkning huvudsakligen är beroende. I själva verket har ångbåtstrafiken såväl kvantitativt som kvalitativt — med få undantag — under de senaste decennierna präglats av tillbakagång. Denna tillbakagång är så mycket mera påtaglig som utvecklingen på fastlandet under samma tid varit den motsatta.

Av de verkställda utredningarna — vilka i denna del bestyrkas av remissmyndigheternas yttranden — synes framgå, att nu antydda omständigheter tidigare icke vunnit tillräckligt beaktande vid planläggningen av åtgärder från det allmännas sida på kommunikationsväsendets område och att icke heller trafikföretagarna förmått anpassa sig efter utvecklingens krav. Jag är därför beredd tillstyrka, att inom en lämpligt avvägd ram särskilda åt-

gärder vidtagas för att förbättra kommunikationslederna i skärgårdarna samt medverka jämväl till åtgärder i syfte att förbättra sjötrafiken i dessa områden.

De kommunikationsfrågor, som föreligga i skärgårdarna, äro delvis av rätt komplicerad natur, och en lösning torde kräva, att de ses i sammanhang med varandra såsom led i en trafikplanering för större eller mindre områden. 1945 års skärgårdsutredning har också sökt uppgöra vissa planer för trafikens framtida ordnande i de större skärgårdsområdena. Ehuru det icke är vare sig möjligt eller lämpligt att i detta sammanhang taga ståndpunkt till förslagets detaljer, har jag likväl ansett mig böra i det följande ange vissa allmänna riktlinjer, efter vilka det fortsatta arbetet på detta område bör bedrivas.

Av det föreliggande betänkandet och de däröver avgivna remissyttrandena framgår vidare, att frågan om skärgårdstrafikens ordnande föranlett såväl meningsskiljaktigheter av principiell natur som faktiska motsättningar mellan olika intressen. Det torde därför vara nödvändigt, att redan på detta stadium vissa principspörsmål upptagas till behandling, för att icke det praktiska arbetet skall behöva hindras av oklarhet om statsmakternas inställning till desamma.

Såsom 1945 års skärgårdsutredning påpekat äro kommunikationsförhållandena i skärgårdarna endast en av de faktorer som påverka befolkningsutveckling, levnadsförhållanden och näringsliv i dessa områden. Det synes som om den ofta betydande folkminskningen i skärgårdarna har ett starkt samband med de strukturella förändringarna i näringslivet i dessa områden. Såsom skärgårdsutredningen framhållit är det av vikt att dessa frågor ägnas fortlöpande uppmärksamhet och att, då så befinnes påkallat, näringsundersökningar verkställas för särskilda områden. Jag förutsätter, att vederbörande offentliga organ — bl. a. lantbruksnämnderna, hushållningssällskapen och företagsnämnderna — komma att följa dessa frågor.

Skärgårdarnas kommunikationsleder m. m.

1945 års skärgårdsutredning.

Allmänna och enskilda vägar. Till 1945 års skärgårdsutredning ha anmälts önskemål om nya och förbättrade väg-, bro- och färjförbindelser i skärgårdarna för en sammanlagd kostnad (vid prisläget hösten 1946) av omkring 47 miljoner kronor. Av detta belopp falla cirka 24 miljoner kronor på anläggningar, som väsentligen tjäna Orusts och Tjörns kommunikationsbehov. En av utredningen företagen ungefärlig fördelning av vägföretagen på allmänna och enskilda intressen visar, att omkring 45 miljoner kronor belöpa på de förra och 2 miljoner kronor på de senare. Kostnaderna för detta program uppgå till 700—800 kronor per person av hela skärgårdsbefolkningen.

Emellertid kommer endast en del av skärgårdsbefolkningen att beröras av de föreslagna förbättringarna av vägnätet och det visar sig vid en detaljgranskning, att kostnaderna i varje särskilt fall variera kraftigt. Vid bedömandet av totalkostnaden för programmet måste, enligt utredningen, även beaktas, att skärgårdsbefolkningen utgör mindre än 1 procent av rikets hela folkmängd och något mera än 1,6 procent av dess landsbygdsbefolkning. Till jämförelse må nämnas, att medelsanvisningen å riksstaten för budgetåret 1947/48 till bygdevägsändamål stannade vid omkring 15 miljoner kronor för hela riket. Även om skärgårdarna skulle vara avsevärt eftersatta i fråga om vägkommunikationer i jämförelse med fastlandet, anser utredningen det uppenbart, att de vid utredningens inventering framkomna kommunikationsbehoven kunna bli tillgodosedda först under loppet av en längre tidrymd och att endast vissa äro av den kvalificerade beskaffenhet att de skola kunna tillgodoses med förtursrätt framför andra kommunikationsbehov i landet. Utredningen har därför företagit en gradering av de olika kommunikationsbehoven efter angelägenhet.

Beträffande angelägenhetsgraderingen framhåller utredningen, att genom den i samband med vägväsendets förstatligande tillkomna nya väglagstiftningen en sådan ordning för prövningen av vägbyggnadsfrågor tillskapats att vägbehoven i landet skola tillgodoses på ett rättvist och likformigt sätt. Med hänsyn härtill kan enligt utredningen ifrågasättas, huruvida behov föreligger att genom extraordinära åtgärder tillgodose skärgårdarnas vägbehov särskilt. Utredningen har emellertid för sin del funnit, att sådana åtgärder äro motiverade med hänsyn till de särskilda förhållanden, som påverka kommunikationsbehoven i skärgårdarna.

Utredningen har indelat de allmänna vägbehoven i tre grupper. Den första omfattar sådana företag, vilka redan upptagits i flerårsplan och som alltså skola erhålla medelstildelning i den turordning flerårsplanen anger. Den andra gruppen omfattar företag, vilka utredningen ansett vara av den angelägenhetsgrad att företagets utförande ej bör vara beroende av den medelstildelning som framdeles kan komma att lämnas i flerårsplanerna.

Utredningen förordar, att de till grupp 2 hänförliga arbetena, efter utredning i den ordning vägstadgan föreskriver, injämkas i flerårsplanerna i den omfattning särskilt anvisade medel kunna komma att medgiva eller att en särskild flerårsplan upptagande dessa vägar upprättas och finansieras av sådana medel.

Utredningen föreslår, att sådana allmänna vägar i skärgårdarna för en sammanlagd kostnad av i runt tal 5,5 miljoner kronor, varav 4,4 miljoner kronor belöpa på nyanläggningar och 1,1 miljon kronor på ombyggnader, skola utföras i förtur. Kostnaderna böra enligt utredningen bestridas av sjätte huvudtitelns anslag till Nyanläggning av bygdevägar och Ombyggnad av bygdevägar och ödebygdevägar samt fördelas på en femårsperiod.

Då ifrågavarande vägar enligt utredningens mening äro av den angelägenhetsgrad att de redan tidigare borde ha upptagits i flerårsplan, churu

detta av brist på medel ej varit möjligt, böra hinder ej möta att automobilskattemedel användas för ändamålet.

Till den tredje gruppen av arbeten har utredningen fört i första hand sådana arbeten, vilka visserligen få anses angelägna men beträffande vilka den vanliga behovsprövningen vid upprättande av flerårsplaner ansetts kunna avvaktas. Till denna grupp ha även förts sådana arbeten, vilkas realiserande är beroende av att exempelvis andra väganläggningar på öarna eller på fastlandet först måste utföras eller att vissa dispositioner vidtagas av militära myndigheter. Förhållandena kunna också vara sådana, att man först längre fram kan påräkna ett så stort trafikunderlag, att en anläggning framstår såsom tillräckligt motiverad. Icke heller ha exploateringsintressena ansetts kunna givas prioritet. Beträffande utredningens ståndpunktstagande i varje särskilt fall må hänvisas till betänkandet, Bilaga 1. Utredningen förutsätter, att dessa vägarbeten skola utföras efter provning i vanlig ordning.

De enskilda vägbehoven i skärgårdarna har utredningen ansett böra tillgodoses samtidigt med vägbehoven på fastlandet efter provning av vederbörande länsstyrelse från fall till fall. Utredningen föreslår, att sju titelns anslag till Bidrag till byggande av enskilda vägar förstärkes på sådant sätt, att de enskilda skärgårdsvägar, vartill utredningen tillstyrkt statsbidrag, kunna erhålla sådant utan längre tids väntan efter det att ansökan därom gjorts.

I syfte att underlätta tillkomsten av enskilda vägar i fall då särskilda svårigheter föreligga föreslår utredningen, att Kungl. Maj:t skall äga att efter provning i varje särskilt fall bevilja statsbidrag upp till 90 procent av den beräknade byggnadskostnaden mot för närvarande högst 75 procent. Utredningen föreslår vidare, att statsbidrag till underhåll av enskilda vägar skall kunna utgå även i fall, då väg ej har karaktären av farväg, exempelvis till cykelstigar och isbroar, som ej äro framkomliga för vanlig körtrafik.

Hamnar och farleder. I fråga om hamnar och farleder föreslår utredningen, att arbeten för en sammanlagd kostnad av 650 000 kronor utföras i skärgårdarna under loppet av en femårsperiod. Statens bidrag till de statsunderstödda farlederna föreslås höjt till högst 90 procent.

Kommunikationslederna vintertid. Skärgårdsutredningen framhåller behovet av vintervägar över skärgårdsisarna under tider, då möjligheterna att upprätthålla båttrafik upphör.

För inrättande av särskild (allmän) vinterväg erfordras enligt 6 § väglagen, att vägen prövas nödig för den allmänna samfärdseln eller eljest finnes vara till synnerligt gagn för det allmänna. Frågor om inrättande av särskild vinterväg skola handläggas enligt vägstadgan i samma ordning som stadgas för förändring av enskild väg till allmän. Det slutliga avgörandet i dessa frågor ligger hos Kungl. Maj:t. Det förekommer emellertid situationer, då omedelbara åtgärder kunna vara påkallade och icke böra uppskjutas i avbidan på den författningsmässiga handläggningen av såda-

na vägärenden. Utredningen anser därför lämpligt, att vederbörande länsstyrelser på förhand erhålla ett generellt bemyndigande att, i avbidan på beslut om inrättande av särskild vinterväg eller eljest, då särskilda förhållanden därtill föranleda, förordna, att vinterväg skall tills vidare under viss tid, förslagsvis högst sex månader, anordnas genom det allmännas försorg. Länsstyrelserna (vägförvaltningarna) böra vidare bemyndigas att för bestridande av kostnaderna för hållande av sådana vintervägförbindelser taga i anspråk anslaget till Vägunderhållet.

Kostnaden för anordnande av enskilda vintervägar är enligt skärgårdsutredningen ofta ej stor och underhållet torde i allmänhet icke heller vara särskilt betungande. Då vinterväg korsar öppen farled, kunna emellertid dyrbarare anordningar bliva erforderliga, nämligen s. k. isbroar. Till kostnaden för anskaffande av sådana broar kan emellertid utgå statsbidrag enligt bestämmelserna i kungörelsen den 3 december 1943 (nr 800) angående statsbidrag till enskild väghållning. Bidrag till kostnaderna för underhåll av sådana isbroar, vilka ej äro framkomliga för vanlig körtrafik, kan däremot ej utgå med hänsyn till vissa uttalanden i motiven till nyssnämnda statsbidragsförfattning. Vid bifall till den av utredningen förordade utvidgningen av området för beviljande av underhållsbidrag till enskilda vägar skulle emellertid för framtiden statsbidrag kunna utgå jämväl till underhållet av isbroar, som icke äro framkomliga för körtrafik, om förutsättningar i övrigt föreligga härför.

Utredningen förordar slutligen, att staten i ökad omfattning medverkar vid lokalalisbrytningen i skärgårdarna.

Utredningens förslag beträffande skärgårdarnas kommunikationsleder m. m. utmynnar i en *hemställan*

att vid den fortsatta utbyggnaden av skärgårdarnas kommunikationsleder av utredningen angivna väg-, bro- och färjanläggningar samt farledsarbeten måtte utföras under loppet av en femårsperiod samt att för ändamålet följande belopp må ställas till förfogande under nedan angivna anslagsrubriker:

<i>Nyanläggning av bygdevägar</i>	4 400 000 kronor,
<i>Ombyggnad av bygdevägar och ödebygdevägar</i>	1 100 000 kronor,
<i>Säkerhetsanstalter för sjöfarten</i>	30 000 kronor,
<i>Bidrag till byggande av farleder</i>	400 000 kronor,
<i>Byggande av farleder</i>	200 000 kronor;

att gällande bestämmelser om statsbidrag till byggande och underhåll av enskilda vägar samt till byggande av farleder måtte ändras i enlighet med vad utredningen föreslagit; samt

att staten i ökad omfattning lämnar sin medverkan till anordnande av vintervägar och till lokalalisbrytning i skärgårdarna.

Särskilt yttrande.

I ett till skärgårdsutredningens betänkande fogat särskilt yttrande har ledamoten av utredningen, *Lindencrona*, beträffande det föreslagna vägprogrammet anfört i huvudsak följande.

I Sverige bör i en nära framtid anläggas eller ombyggas vägar för en kostnad av storleksordningen 1 miljard kronor, vilket vid en ändring av arbetsmarknadsläget har en utomordentlig betydelse och kan göras fullt räntabelt nationalekonomiskt sett. De av utredningen föreslagna investeringarna tillhöra i huvudsak icke denna kategori. Emellertid har jag genom det av utredningen förebragta materialet redan på ett tidigt stadium kommit till den uppfattningen, att skärgårdsområdena på grund av olika omständigheter satts i efterhand på ett sådant sätt, att man under, säg en femårsperiod, borde förstärka de i flerårsplanerna för berörda områden avsatta medlen med ett belopp motsvarande ungefär det vartill utredningen kommit eller omkring 5 miljoner kronor.

Yttranden.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har vid sin genomgång av de av utredningen föreslagna väganläggningarna uppmärksammat, att i vissa fall sådana förhållanden synas föreligga, vilka torde kunna påverka frågan, huruvida anläggningarna böra vara allmänna. Styrelsen har emellertid ansett sig icke nu böra taga ställning härtill, enär styrelsen förutsätter, att företagen i vanlig ordning bliva föremål för prövning enligt vägstadgans föreskrifter.

Styrelsen anser sig icke kunna tillstyrka utredningens förslag beträffande finansieringen av utredningens vägprogram under motivering att företagen i skärgårdarna icke böra förskjuta mera angelägna företag i övriga delar av landet.

Med hänsyn till det ofantliga vägbehov som för närvarande föreligger, anser styrelsen det över huvud icke riktigt att automobilskattemedel tagas i anspråk för att giva en viss kategori av vägar en förmånsställning på övriga vägars bekostnad. Styrelsen åberopar i detta sammanhang vad 1947 års statsutskott (utlåtande nr 6, s. 26) uttalat beträffande ett motionsvis väckt förslag om särskilt anslag för byggande av bygdevägar i de norrländska länen.

Därest sådana särskilda skäl anses föreligga, att medel böra utgå till skärgårdsföretagen tidigare än vad som är betingat vid en jämförelse med övriga företags angelägenhet, vill styrelsen icke motsätta sig att ett särskilt anslag, som icke avräknas mot automobilskattemedel, anvisas.

Vad beträffar den av utredningen förordade förstärkningen av anslaget till Bidrag till byggande av enskilda vägar, framhåller styrelsen, att man genom en förstärkning av anslaget knappast lär kunna skapa garantier för att behovet av enskilda vägar i skärgårdarna snabbare tillgodoses. Med nuvarande finansieringsgrunder för vägväsendet kommer detta därjämte att medföra en enligt styrelsens förmenande otillfredsställande avvägning av anslagen.

Frågan om en höjning av statsbidragsprocenten till byggande av enskilda vägar liksom det av utredningen berörda spørsmålet om viss utvidgad rätt till underhållsbidrag för enskilda vägar bör överlämnas till den inom styrelsen gemensamt med skogsstyrelsen pågående utredningen rörande vissa frågor avseende den enskilda väghållningen.

Utredningens förslag i vad avser hamnar och farleder m. m. har ej föranlett något uttalande från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sida i vidare mån än att styrelsen förklarar sig dela utredningens uppfattning rörande önskvärdheten av en förenkling av bidragsverksamheten och formerna för medelsanvisningen till farledsändamål. En omarbetning av gällande författningar är enligt styrelsen påkallad men bör anstå i avbidan på de förslag som 1944 års hamnutredning kan komma att framlägga.

Beträffande handläggningen av frågor om inrättande av vintervägar i skärgårdarna samt bestridandet av kostnaderna för sådana vägar anför styrelsen följande.

Styrelsen erinrar om den möjlighet som gällande väglag innehåller — och vilken även tillämpats — att beslut meddelas om inrättande av särskild vinterväg även i fall, då isförhållandena mera sällan äro sådana, att särskild vinterväg kan förekomma. Föreligger sålunda ett beslut om inrättande av särskild vinterväg, kan och skall sådan ordnas, när isförhållandena så medgiva. Med hänsyn till att nyvunna erfarenheter torde finnas i kustlänen om isförhållanden även under stränga vintrar, torde vintervägsfrågorna kunna lösas i dessa områden. Styrelsen har därför för avsikt att föranstalta om en inventering av behovet av särskilda vintervägar i nämnda län och om den utredning, som erfordras, för att beslutet skall kunna meddelas på sätt nyss sagts.

Vid nu nämnda förhållanden synes något generellt bemyndigande för länsstyrelsen att besluta om inrättande av särskilda vintervägar på sätt utredningen föreslagit ej erforderligt.

Beträffande vägförbindelser vintertid, för vilka förutsättning ej föreligger om inrättande som särskild vinterväg, torde hinder ej möta, att i vissa fall statsbidrag från anslaget till Bidrag till underhåll av enskilda vägar beviljas till hållande av sådan vägförbindelse, även om detta endast enstaka år skulle bli aktuellt. I sådana fall då behov av vägförbindelse vintertid i skärgården uppkommer, bör vägväsendet — i den mån det är möjligt med hänsyn till den allmänna väghållningen — kunna ombesörja detta såsom tjänst åt utomstående. I de fall ett omedelbart ingripande kan bli erforderligt innan frågan om kostnadernas bestridande blivit utredd, bör länsstyrelse kunna uppdraga åt vägförvaltning att utföra arbetet. Det bör då ankomma på länsstyrelsen att ordna frågan om medel till täckande av de av vägförvaltningen förskotterade kostnaderna.

Statskontoret uttalar, att i den mån vägar anses böra byggas, måste kraven på vilka vägar som skola betraktas som allmänna göras väsentligt strängare än utredningen synes ha förutsatt. Ämbetsverket framhåller, att, sedan vägväsendet numera förstатligats, skyldigheten att bygga och underhålla allmän väg åvilar staten; ett åliggande, som i fråga om underhållet — t. ex. snöplogning vintertid — av glest trafikerade skärgårdsvägar kan befarsas bliva oskäligt kostsamt och betungande. Vid ett ståndpunkttagande till spörsmålet när vägföretagen skola komma till utförande bör jämväl beaktas vad reservanten i kommittén Lindencrona framhållit, nämligen att räntabla vägarbeten för en kostnad av omkring en miljard kronor vänta på att bli utförda. I detta läge förefaller det statskontoret kunna ifrågasättas, om icke kommuner och övriga orsintressenter, därest de önska ett förbätt-

rande i förtur av ortens vägförhållanden, i någon mån borde bidra till kostnaderna härför.

Beträffande frågan om ändring av statsbidragsgrunderna för byggande av enskilda vägar pågår en särskild utredning. Vid sådant förhållande avstyrker statskontoret den föreslagna höjningen av maximibidraget till 90 procent. Däremot vill ämbetsverket icke motsätta sig, att samma bestämmelser i bidragshänseende skola gälla för statsunderstödda farleder som statsunderstödda fiskehamnar, d. v. s. att bidrag skall kunna utgå med högst 90 procent av byggnadskostnaden.

Arbetsmarknadsstyrelsen framhåller, att svårigheter kunna uppstå att genomföra det av utredningen föreslagna programmet på av utredningen förordad tid, enär vägbyggandet i allmänhet för närvarande är av mycket liten omfattning. Vid arbetslöshet kunna däremot vissa arbeten i utredningens program komma att påbörjas eller utföras såsom beredskapsarbeten och därigenom ändra programmet. Det bör med hänsyn härtill närmast betraktas som en grund för beräkningen av medelsbehovet under nuvarande förhållanden och kan tid efter annan behöva justeras.

Svenska teknologföreningen är av den uppfattningen, att 1945 års utredning framlagt ett väl motiverat och genomtänkt förslag, måttfullt ur kostnadsynpunkt, som bör kunna läggas till grund för fortsatt utbyggnad av skärgårdarnas kommunikationer.

Föreningen anser dock, att det från fall till fall bör ytterligare utredas huruvida icke utredningens förslag angående färjor böra ersättas med fasta broar, även om detta skulle medföra en viss kostnadsökning. Framtida klagomål och yrkanden på broar i stället för färjor skulle på så sätt kunna undgås. Föreningen är dock medveten om att i många fall fasthållande vid kravet på bro skulle hindra förverkligandet av en välbehövlig trafikled inom rimlig tid.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anser, att den summa, som bör beräknas för utförande med förtursrätt av vägföretag i länets skärgård, bör väsentligt ökas utöver vad skärgårdsutredningen föreslagit.

I övrigt tillstyrkas utredningens förslag i huvudsak.

Länsstyrelsen i Blekinge län kan icke i alla delar godtaga vad skärgårdsutredningen föreslagit rörande väg-, bro- och färjförbindelserna i länets skärgård utan ansluter sig till innehållet i ett av vägförvaltningen i länet avgivet yttrande, vari vägförvaltningen bl. a. framför önskemål om vissa ytterligare kommunikationsförbättringar samt ändring beträffande en vägsträckning.

Länsstyrelsen i Kalmar län uttalar, att skärgårdsutredningen i stort sett riktigt bedömt behoven av förbättrade kommunikationer inom länets skärgårdar. Länsstyrelsen har dock vissa erinringar att göra beträffande vissa särskilda förslag.

Länsstyrelsen i Stockholms län erinrar om att länsstyrelsen på sin tid till skärgårdsutredningen anmält en hel rad kommunikationsförbättringar, av vilka flera ansågos vara av hög angelägenhetsgrad. Länsstyrelsen bekla-

gar att icke bland de företag, för vilkas utförande i förtur utredningen föreslagit särskilda anslag, medtagits ens alla de enligt länsstyrelsens mening mest trängande anläggningarna. Länsstyrelsen ifrågasätter därjämte viss ändring av den inbördes ordningen mellan de av utredningen föreslagna vägarbetena. I den mån hithörande förslag anses böra upptagas i den för prövning av vägfrågor eljest gällande ordningen, kommer emellertid länsstyrelsen framdeles att få tillfälle att mera i detalj granska desamma.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län har anslutit sig till innehållet i ett av vägförvaltningen i länet avgivet yttrande, vari skärgårdsutredningens förslag tillstyrkas. Samtidigt framföres dock önskemål om utförande i förtur av ytterligare ett antal vägföretag.

Länsstyrelsen i Västerbottens län har ej haft något att erinra mot utredningens förslag dock att ytterligare ett vägföretag ansetts böra utföras i förtur.

Övriga länsstyrelser ha intet att erinra mot utredningens förslag i nu förevarande delar.

Departementschefen.

Av de för budgetåret 1946/47 anvisade anslagen till Nyanläggning av bygdevägar samt Ombyggnad av bygdevägar och ödebygdsvägar ha enligt statsmakternas beslut 600 000 kronor respektive 150 000 kronor disponerats för nyanläggning och ombyggnad av vägar i skärgårdarna. I 1947 års statsverksproposition har förutsatts, att jämväl av de för budgetåret 1947/48 anvisade anslagen vissa belopp skulle, sedan skärgårdsutredningens betänkande framlagts, efter beslut av Kungl. Maj:t få disponeras för tillgodoseende av skärgårdarnas särskilda behov. Kungl. Maj:t har denna dag på min föredragning bestämt dessa belopp på samma sätt som för budgetåret 1946/47.

Skärgårdsutredningen har nu framlagt sina slutliga förslag beträffande vägnätets utbyggnad i skärgårdarna. Utredningen har förutsatt, att dessa vägbehov skola till större delen tillgodoses efter prövning i vanlig ordning, men har utbrutit en grupp av vägföretag, vilken utredningen ansett böra utföras utan avvaktande på att medel kunna disponeras i enlighet med flerårsplanerna. Medelsbehovet uppgår enligt utredningens beräkningar till 4,4 miljoner kronor för nyanläggningar och 1,1 miljon kronor för ombyggnader. Utredningen föreslår att programmet genomföres under loppet av en femårsperiod.

Förslaget har i huvudsak tillstyrkts av de i ärendet hörda remissmyndigheterna. Från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sida har emellertid invänts, att företagen i skärgårdarna icke böra förskjuta mera angelägna företag i övriga delar av landet. Genom de av 1945 års skärgårdsutredning verkställda undersökningarna framgår, att skärgårdsföretagen äro av hög angelägenhet och att särskilda omständigheter kunna åberopas till stöd för att utföra dessa företag i förtur. Vissa delar av utredningens vägprogram ingår dessutom såsom ett led i en serie av varandra beroende åtgärder för

ordnande av kommunikationsförhållandena, och det ställer sig därför svårt att beträffande dessa vägarbeten i varje särskilt fall avvakta, att medel i vanlig ordning ställes till förfogande i sådan omfattning att företagen bli upptagna i flerårsplan. På grund härav anser jag mig böra tillstyrka, att särskilda medel avses för vägarbeten i skärgårdarna.

Vad angår det vägprogram, som sålunda bör utföras i förtur, har från de lokala myndigheternas sida uttalats, att programmet — med vissa jämkningar — bör genomföras men att detsamma bort vara mera omfattande. En sådan inställning är helt naturlig med hänsyn till de stora vägbehov som föreligga i skärgårdarna. En avvägning måste emellertid här göras mellan kommunikationsbehoven i skärgårdarna och i landet i övrigt, varvid hänsyn jämväl måste tagas till de faktiska möjligheterna att under de närmaste åren utföra anläggningsarbeten av ifrågavarande slag. Under beaktande härav anser jag mig böra förorda att medelstilledningen i särskild ordning begränsas till de belopp skärgårdsutredningen föreslagit.

De belopp, som redan anvisats för ändamålet, och de, som återstå att anvisa, framgå av följande sammanställning.

	Nyanläggning av bygdevägar	Ombyggnad av bygdevägar och ödebygdevägar
Skärgårdsutredningens förslag	4 400 000	1 100 000
Anvisat för budgetåren 1946/47 och 1947/48	1 200 000	300 000
Återstår att anvisa	3 200 000	800 000

På grund av rådande förhållanden på byggnadsmarknaden torde redan anvisade medel komma att vara tillräckliga för finansiering av de arbeten, som kunna komma att utföras intill utgången av nästa budgetår. Någon ytterligare avsättning av medel erfordras därför ej för nästa budgetår. Huruvida ett vägprogram av den föreslagna omfattningen kan hinna realiseras under loppet av en femårsperiod — något som får anses i och för sig önskvärt — måste bli beroende av den allmänna ekonomiska utvecklingen och lokala förhållanden såsom tillgången på arbetskraft m. m. Det torde därför icke nu vara möjligt att binda arbetenas utförande till någon viss tidsperiod.

Det torde böra ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att vid anslagsberäkningarna i sina petita för budgetåret 1949/50 och följande budgetår taga hänsyn till det återstående medelsbehovet. Vad angår frågan, huruvida automobilskattemedel eller vanliga skattemedel skola användas för dessa vägföretag, anser jag mig, i avbidan på den utredning rörande vägväsendets finansiering, som för närvarande förberedes, ej böra frågå den hittills tillämpade regeln, att väganslagen böra avräknas mot automobilskattemedlen.

Jag är icke beredd att taga ståndpunkt till utredningens vägbyggnadsprogram i dess detaljer utan förutsätter, att därmed sammanhängande frågor skola få upptagas till prövning i samband med att de särskilda företagen efter medelstilledning i särskild ordning injämkas i flerårsplan.

Därvid måste utrymme lämnas för ändringar i utredningens förslag genom uteslutningar eller tillägg inom den förut angivna finansiella ramen. Intet hindrar, att länsstyrelserna vid uppgörande av förslag till flerårsplaner, däri upptaga sådana skärgårdsvägar, vilka icke inrymmas inom den av mig förordade ramen för förtursberättigade vägar, varvid dessa företags angelägenhet skall avvägas mot andra vägbehov i respektive län.

De enskilda vägbehoven i skärgårdarna har skärgårdsutredningen ansett böra tillgodoses samtidigt med vägbehoven på fastlandet efter prövning i vanlig ordning. Såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit, torde det ej vara möjligt att genom en förstärkning av anslaget till Bidrag till byggande av enskilda vägar skapa garantier för att behovet av enskilda vägar i skärgårdarna blir snabbare tillgodosett, och jag anser mig därför ej böra föreslå någon sådan åtgärd. Dessa vägbyggnadsfrågor böra sålunda, efter framställning från de enskilda intressenterna upptagas till prövning av vederbörande länsstyrelser, som ha att träffa avgörande om dessa vägföretags angelägenhet i jämförelse med andra sådana arbeten samt inom ramen för tillgängliga anslagsmedel besluta om bidrag.

Frågan om höjning av statsbidragsprocenten till byggande av enskilda vägar liksom det av skärgårdsutredningen berörda spörsmålet om viss utvidgad rätt till underhållsbidrag för enskilda vägar finner jag i likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen böra överlämnas till den inom styrelsen pågående, gemensamt med skogsstyrelsen bedrivna utredningen rörande vissa frågor avseende den enskilda väghållningen.

Vad angår frågan, huruvida väganläggningarna skola utföras såsom allmänna eller enskilda vägar, anser jag i likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att prövningen härav bör ske enligt vägstadgans föreskrifter.

I fråga om hamn- och farledsarbeten samt säkerhetsanstalter för sjöfarten föreslår skärgårdsutredningen, att sådana arbeten för en kostnad av 650 000 kronor utföras under loppet av en femårsperiod. Medelsbehovet härför uppgår till i runt tal 120 000 kronor om året. Då beloppet är jämförelsevis litet och möjligheterna att i nuvarande läge utföra dylika arbeten är begränsat, synes något särskilt anslag för ändamålet ej vara erforderligt. Bidrag till de statsunderstödda farledsarbetena torde därför i förekommande fall böra utgå från det för ändamålet anvisade anslaget till Bidrag till handelshamnar och farleder. Medel till statliga farledsarbeten under nästa budgetår torde i avbidan på den ändring av formerna för medelsanvisningen till hamn- och farledsändamål, som kan föranledas av 1944 års hamnutrednings blivande förslag, kunna ställas till förfogande av reserverade medel å anslaget till Utvidgning och förbättring av statens fiskehamnar och farleder. Mot förslaget att statens bidrag till de statsunderstödda farlederna må kunna utgå med högst 90 % eller samma procenttal som gäller för statsunderstödda fiskehamnar har jag icke något att erinra. Jag förutsätter därvid, att vid avvägningen av statsbidragets storlek i varje särskilt fall hänsyn skall tagas till de olika intressen som skola betjänas av farleden.

Behovet av vintervägförbindelser i skärgårdarna är framträdande. Skärgårdsutredningen har framhållit, att situationer kunna uppkomma, då omedelbara åtgärder erfordras för anordnande av vintervägar, och att i sådana fall länsstyrelserna skola äga förordna, att vinterväg skall tills vidare under viss begränsad tid anordnas genom det allmännas försorg. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sitt remissyttrande förklarat sig ha för avsikt att föranstalta om en inventering av behovet av särskilda vintervägar i skärgårdslänen. Intill dess att denna inventering slutförts och åtgärder i anledning av densamma vidtagits torde hinder ej böra möta att länsstyrelserna meddela förordnande, som här avses. I fråga om enskilda vintervägar förfäres på sätt styrelsen föreslagit. Intill dess frågan om en utvidgning av statsbidragsverksamheten i fråga om enskilda vägar blivit slutligt avgjord, torde, efter prövning från fall till fall, anslaget till Bidrag till vissa kommunikationsändamål kunna tagas i anspråk för utgivande av underhållsbidrag till vissa s. k. isbroar.

Vad slutligen angår lokalisbrytningen i skärgårdarna torde jag få erinra om att 1944 års fiskehamnsutredning tidigare framlagt vissa förslag rörande vinterhamnar för fisket samt att Norrlandskommittén för närvarande utreder frågan om lokalisbrytningen vid Norrlandskusten. Samtliga dessa spörsmål torde böra upptagas till prövning i ett sammanhang för att sedermera underställas riksdagens prövning.

Skärgårdarnas kommunikationsmedel m. m.

1945 års skärgårdsutredning.

Landtrafik.

Utredningen framhåller, att lösandet av kommunikationsfrågorna i skärgården kräver en samverkan mellan sjötrafiken och samfärdselmedlen till lands, i första hand med billinjetrafiken och i vissa fall med järnvägarna. Beträffande landtrafikföretagen anser utredningen, att dessa i viss utsträckning böra vara skyldiga att träffa överenskommelser om samtrafik med sjötrafikföretag, som driva trafik i anslutning till landtrafikföretagen.

I anslutning härtill framlägger 1945 års skärgårdsutredning förslag, att i 12 § 1940 års förordning om yrkesmässig automobiltrafik m. m. upptages uttrycklig bestämmelse av innehåll att tillstånd till linjetrafik må, när så prövas erforderligt, upptaga föreskrift om skyldighet att driva samtrafik med anslutande järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafikföretag.

Motiv till gällande bestämmelser. Enligt 12 § förordningen om yrkesmässig automobiltrafik m. m. må trafiktillstånd meddelas endast där den ifrågasatta trafiken finnes behövlig samt i övrigt lämplig. Trafiktillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan inverkan omständigheter finnes lämplig såsom utövare av yrkesmässig trafik. Där flera sökande finnas, må tidpunkten för

ansökans ingivande icke vara avgörande för företräde dem emellan. Avser ansökan tillstånd till linjetrafik, som kan komma att konkurrera med annan redan utövad linjetrafik eller med järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafik, skall, därest tillstånd anses böra meddelas och förhållandena icke till annat föranleda, tillståndet lämnas utöfvare av dylik trafik, därest denne ansökt därom och befinnes lämplig.

Tillståndet skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Tillstånd till beställningstrafik må dock meddelas juridisk person, allenast om särskilda skäl därtill äro. Därest förhållandena därtill föranleda, bör tillståndet begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid.

I propositionen 1940: 115 gjorde departementschefen vid behandlingen av förslaget om företrädesrätt för bestående trafikföretag att erhålla tillstånd till linjetrafik, som kan komma att konkurrera med den förefintliga trafiken, följande allmänna uttalanden.

Någon absolut företrädesrätt för redan bestående trafikföretag är det föreslagna stadgandet, såsom framgår av dess lydelse, icke avsett att medföra; företrädesrätten gäller allenast, därest »förhållandena icke till annat föranleda», d. v. s. därest icke en prövning på rent sakliga grunder leder till företräde för en annan sökande. Under denna i paragrafen angivna förutsättning vill det emellertid synas, som den föreslagna företrädesrätten vore fullt befogad. Med hänsyn till det relativt betydande kapitaluppbåd, som erfordras för upprättande av en ny linjetrafik, måste det i regel anses ur samhällsekonomisk synpunkt lämpligt att under i övrigt lika förhållanden lämna ett redan bestående trafikföretag företräde, då härigenom i regel material och personal bättre utnyttjas än genom etablerandet av ett nytt med det förra konkurrerande företaget. Från allmänhetens synpunkt sett innebär också ofta det äldre företagens utvidgning fördelar i form av samtrafik med redan befintlig linjetrafik, som i regel icke kunde erbjudas av ett nytt konkurrensföretag. — — — Såsom förut framhållits, har ifrågakvarande stadgande icke tillkommit av hänsyn till de enskilda trafikutövarna, utan på grund av hänsyn till möjligheten att i trafikekonomiens och trafikanternas intressen uppbygga och bevara företag av sådan trafikkapacitet, att desamma inom ett visst område fylla rimliga trafikbehov.

Föreskriften att tillståndet skall upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga, kvarstår oförändrad från 1930 års motorfordonsförordning och har ej föranlett något särskilt uttalande i propositionen.

Motiv till skärgårdsutredningens förslag. 1945 års skärgårdsutredning förklarar i sitt betänkande (s. 54), att den avgörande svårigheten vid ordnandet av skärgårdarnas kommunikationsförhållanden är spørsmålet, huru trafik skall kunna anordnas på befintliga och blivande samfärdsleder. Detta spørsmål får, enligt utredningen, ej betraktas enbart såsom en sjötrafikfråga. En lösning kräver nämligen samverkan med samfärdselmedlen till lands, i första hand med billinjetrafiken och i vissa fall med järnvägarna.

Den samverkan som sålunda erfordras består i dels en rent faktisk samtrafik, dels en ekonomisk samordning av land- och sjötrafiken.

Utredningen anför härom i huvudsak följande.

Om ett trafikföretag söker eller innehar trafik tillstånd för trafik från en huvudort till en plats på fastlandet, varifrån passagerare och gods skola vidarebefordras med båt till ett skärgårdsområde, torde det, med hänsyn till trafikens rationella ordnande, kunna krävas, att trafikföretaget åtminstone i viss utsträckning skall vara skyldigt att sörja för att passagerare och gods kunna komma fram till bestämmelseorten.

Om exempelvis ett bussföretag trafikerar en väg från en huvudort till kusten och medtager huvudsakligen passagerare, vilka med en passbåt skola fortsätta till en ö utanför kusten, är sambandet mellan transportmedlen så starkt att bestämmanderätten över båda borde ligga i en ägares hand för att effektiv samverkan skall komma till stånd. I många fall kan det dock vara tillräckligt, om samtrafikfrågorna regleras genom överenskommelse mellan olika företagare. I många fall är, enligt utredningen, båttrafikens existens en väsentlig förutsättning även för att biltrafiken skall ha en funktion att fylla och det bör därför ligga i biltrafik tillståndshavarens intresse att vidtaga nödiga åtgärder för båttrafikens fortbestånd. I annat fall kan risk föreligga, att trafik tillståndet med hänsyn till stadgandet i 19 § av 1940 års förordning återkallas och överflyttas till annan person, som är villig åvägbringa erforderlig samtrafik. Här anförda synpunkter synas även böra beaktas vid prövningen av ansökningar om trafik tillstånd. I ansökningen bör sålunda utredning förebringas om sökandens lämplighet att utöva den ifrågavarande biltrafiken och de åtgärder han vidtagit för ett ändamålsenligt ordnande av samtrafiken. I själva tillståndet böra vidare såsom villkor upptagas erforderliga föreskrifter om samtrafik (jfr 12 §).

Förhållandena bli något mera komplicerade, då trafikunderlaget väsentligen består av trafikanter mellan platser på fastlandet och antalet samtrafikresenärer till öarna utanför kusten i varje fall under större delen av året är litet jämfört med det totala antalet passagerare. För samtrafikresenärerna är emellertid behovet av en ändamålsenligt ordnad trafik lika stort i de senast berörda fallen som i de förut nämnda. Enligt utredningens mening böra därför i sådana fall meddelade trafik tillstånd kunna tagas under omprövning i vad avser samtrafiken samt nya villkor och bestämmelser föreskrivas rörande denna trafik.

I undantagsfall kan det, om den nuvarande tillståndshavaren skulle vara obenägen att vidtaga erforderliga åtgärder för samtrafik och hellre vill avstå från samtrafikresenärerna, enligt utredningen, vara lämpligare att beträda en annan väg, nämligen att meddela särskilt trafik tillstånd åt annat företagare för befordran av passagerare och gods till plats på kusten för vidare transport med båt som har samtrafik med det nya företaget. En sådan lösning kan vara lämplig, därest inom trafikområdet finnes annat företagare, vars bilpark icke är fullt utnyttjad eller som har andra »trafiktoppar» än det äldre företaget. Detta synes bl. a. vara fallet med storstädernas lokala bussföretag, vilkas vagnpark f. n. till viss del står outnyttjad vid veckosluten och som — i den mån vagnmaterielen lämpar sig för vanlig linjetrafik — skulle kunna upptaga trafik sådan som den nyssnämnda. Å andra sidan kan det befaras, att svårigheter kunna uppstå, om två från varandra fristående företag skola trafikera en och samma vägsträcka, bl. a. skulle allmänheten säkerligen få svårt att inse, varför det ena företaget ej kan medtaga samtrafikresenärer, medan det andra ej kan medtaga passagerare till orter inom det förra företagens trafikområde.

Utredningen anser den i princip riktiga och med grunderna för 1940 års förordning överensstämmande lösningen vara, att länsstyrelserna för de

befintliga trafikföretagen i nu avsedda fall meddela föreskrifter om samtrafik; därvid förutsattes att biltrafikföretagen på grund av stadgandet i 23 § 1940 års förordning skola vara skyldiga medtaga även samtrafikresenärer.

Utredningen framhåller, att de av utredningen utvecklade synpunkterna på den faktiska samtrafiken vid genomförandet kunna få ekonomiska verkningar för biltrafikföretagen. Beträffande frågan om och i vilken utsträckning en ekonomisk samverkan kan och bör åvägbringas genom samtrafikföreskrifter anför utredningen i huvudsak följande.

För det fall att båtföretaget med optimalt fastställda taxor är ekonomiskt självbärgigt, uppkommer ej nyssnämnda spörsmål. Om däremot båtföretaget går med underskott på den linje som kan vara i fråga, uppstår ett taxespörsmål. 1938 års skärgårdsutredning föreslog, att detta spörsmål skulle i huvudsak lösas så, att taxorna — åtminstone för de egentliga rederiföretagen — höjdes och företagen samtidigt skyddades mot konkurrens och trafikavledning från annan sjötrafik genom särskild lagstiftning samt att — beträffande s. k. passbåtslinjer — trafikrörelsen övertogs av eller garanterades av det allmänna (de förutvarande vägdistrikten), varvid uppkommande underskott skulle täckas av allmänna medel. 1938 års skärgårdsutrednings förslag syftade till att lösa sjötrafikfrågorna för sig, oberoende av det samband som kan råda mellan sjötrafiken och anslutande landtrafik. 1945 års skärgårdsutredning har funnit, att förhållandena i många fall blivit sådana, att taxefrågorna för land- och sjötrafiken måste lösas i ett sammanhang.

Vad först angår det fall att en billinje jämte anslutande båtförbindelse huvudsakligen tillgodoser endast en ös eller ett skärgårdsområdes trafikbehov och de båda trafikmedlens transportprestationer sålunda ur trafikanternas synpunkt äro odelbara, hör också *en* taxa fastställas för alla samtrafiktransporter från orter på fastlandet till orter i skärgården. Utredningen har förut framhållit, att länsstyrelserna böra ha möjlighet att i samband med beviljande eller omprövning av trafiktillstånd uppställa villkor rörande samtrafik, och utredningen anser det erforderligt för trafikens ändamålsenliga ordnande att länsstyrelserna jämväl skola kunna fastställa taxor som bilföretaget har att följa i samtrafikrörelsen. Bilföretaget bör vara skyldigt att tillhandahålla samtrafikbiljetter, vilka äro gällande även för sjöresan. Om bil- och båtrafikrörelserna äro i olika ägares hand, förutsättes, att överenskommelse träffas mellan företagarna om att båtföretaget på samma sätt skall tillhandahålla samtrafikbiljetter gällande på bilföretaget. Skulle överenskommelse ej kunna träffas, återstår ej annat än att förena båda företagen i en ägares hand (antingen så att den ene företagaren övertager den andres rörelse eller ett gemensamt bolag bildas för trafikrörelsens bedrivande) eller att låta bilföretaget självt öppna båttrafik vid äventyr att trafiktillståndet återkallas och överlämnas till annan företagare.

I det mera vanligt förekommande fallet, att en billinje väsentligen är motiverad redan med hänsyn till trafiken mellan en huvudort och andra orter på fastlandet, medan den anslutande båtlinjen väsentligen har karaktären av tillförsellinje till bilföretaget föreligger ett faktiskt, ehuru icke lika utpräglat samband mellan de båda trafikrörelserna, i det att bilföretaget från båtföretaget får mottaga samtrafikresenärer. Om härigenom bilföretagets kapacitet kan bättre utnyttjas än eljest skulle varit fallet, erhåller detta företag en merinkomst, vilken väsentligt överstiger merutgifterna. I ett sådant läge kan med visst fog göras gällande, att bilföretaget bör kunna ålägg-

gas att ekonomiskt medverka till att möjliggöra båttrafikens upprätthållande. Bilföretaget kan emellertid även, i anledning av samtrafiken, bli nödsakat att sätta in fler vagnar än eljest och detta måhända under en kort säsong. Det ekonomiska utfallet av samtrafiken kan under sådana omständigheter bli mera svårberäkneligt och resultatet måste även bli beroende av bilföretagets storlek och förhållandena i övrigt inom dess trafikområde samt företagets möjligheter att disponera över sin vagnpark för andra trafikuppgifter. Det är därför tydligt, att bilföretagets nettoöverskott av samtrafiken kan bli avsevärt mindre än inkomsttillskottet. Vid bedömandet av frågan om och i vilken utsträckning bidragsskyldighet skall kunna åläggas bilföretagen, bör emellertid enligt utredningens mening tagas i beräkning, vilka ekonomiska fördelar som genom samtrafiken sålunda kunna tillföras företagen. Ytterligare en omständighet måste härvid beaktas.

Den nuvarande regleringen av biltrafiken syftar bl. a. till att i trafikekonomiens och trafikanternas intressen främja uppbyggandet och bevarandet av företag med sådan trafikkapacitet, att de inom ett visst område uppfylla rimliga trafikbehov. Där sådana företag av någon omfattning blivit uppbyggda — utredningen erinrar om statens järnvägars busslinjenät i Bohuslän och de enskilda bussföretagen i Stockholmsregionen — har det tack vare möjligheterna till utjämning mellan ekonomiskt bättre och sämre linjer blivit möjligt att tillgodose trafikbehov, som eljest icke skulle ha kunnat i samma utsträckning tillfredsställas. Denna synpunkt äger samma tillämplighet vare sig bilar eller båtar användas för att utvidga ett bestående trafikföretags verksamhet till nya områden och nya trafikantgrupper. Det kan sålunda enligt utredningens mening anses ligga i linje med den hittillsvarande trafikpolitiska utvecklingen, att de större trafikföretagen skola i viss utsträckning vara beredda att inom vissa gränser påtaga sig förpliktelser för att tillgodose även sådana trafikbehov vilka icke — tagna för sig — kunna beräknas vara vinstgivande. Det är emellertid tydligt, att man ej kan lägga alltför stora bördor på de bestående företagen utan höjning av taxorna inom företagets verksamhetsområde. Enligt utredningens mening bör emellertid en måttlig taxehöjning inom ett större trafikområde kunna försvaras, om denna sker i syfte att möjliggöra en skälig utjämning av trafikkostnaderna mellan olika trafikantgrupper. Att man härvidlag måste framgå med stor försiktighet är naturligt först och främst med hänsyn till rättvisesynpunkter. En mera betydande utjämning av transportkostnaderna för trafikantgrupper tillhörande olika företags trafikområden kan emellertid även få till följd att gränserna mellan företagen uppmjukas och att ledningen för det ena företaget kan bli beroende av de dispositioner som företagas av ett annat företags ledning. En sådan utveckling kan, då förutsättningarna i övrigt föreligga härför, motivera, att regionala trafikföretag med en trafikledning bildas.

Sammanfattningsvis uttalar utredningen, att 1940 års förordning i tillämpningen synes ha kommit att alltför strängt avgränsa trafikområdena för biltrafiken från angränsande områden med andra trafikmedel. Utredningen har ej kunnat undgå att finna, att skärgårdarna härigenom blivit i viss mån avskärmade från trafikutvecklingen på fastlandet, och utredningen håller ej för osannolikt att den eftersatthet, som ansetts prägla trafikutvecklingen i skärgårdarna, i viss mån kan ha sin förklaring i nämnda förhållande. Utredningen har i anledning härav ansett sig böra föreslå att 12 § av 1940 års förordning förtydligas så, att därav framgår, att linjetrafiktillstånd, när

så prövas erforderligt, må upptaga föreskrift om skyldighet att driva samtrafik med anslutande sjötrafikföretag. Utredningen uttalar, att dess förslag syftar till att avhjälpa praktiska olägenheter, som erfarenheten visat vara förenade med nu gällande bestämmelser, och förtydligandet av denna bestämmelse får sålunda ses såsom ett led i den fortgående anpassningen efter utvecklingens krav, vilken vid förordningens tillkomst förutsattes skola komma till stånd.

Vad utredningen anfört rörande samverkan mellan bilar och båtar anser utredningen i viss mån äga tillämplighet jämväl beträffande samverkan mellan järnvägs- och båtföretag. Om det skulle visa sig vara förenat med svårigheter att i sådana fall uppnå en tillfredsställande lösning av samtrafikproblemen enbart genom förhandlingar, synes frågan om en eventuell ändring av järnvägsföretagets koncession kunna av länsstyrelsen eller intresserad part underställas Kungl. Maj:ts prövning. Beträffande statens järnvägar har det allmänna ett sådant direkt inflytande i företaget att erforderlig samverkan kan åvägabringas genom föreskrifter och direktiv i annan ordning.

Passbåtstrafik.

Med passbåtstrafik avser utredningen båttrafik mellan en eller flera skärgårdsöar och en plats på fastlandet, från vilken finnes anslutande bil- eller järnvägstrafik till huvudorten för det ifrågakvarande skärgårdsområdet.

1938 års skärgårdsutredning framlade vissa förslag om anordnande av nya eller förbättring av befintliga passbåtslinjer. Dessa skulle inlemmas i den allmänna väghållningen. Vid denna tid var väghållningen ännu en kommunal uppgift och förslaget innebar sålunda ett slags kommunalisering av båtlinjerna. Förslaget torde ej ha kunnat genomföras utan ändring av då gällande väglagstiftning.

1945 års skärgårdsutredning har till en början erinrat, att passbåtslinjer kunna vara av sådan karaktär, att det får anses vara en rent kommunal angelägenhet att sörja för förbindelsens upprätthållande. Många passbåtslinjer tjäna ett mera tillfälligt behov, t. ex. trafik med sommargäster under semestertiderna. Det förekommer även att industriföretag ordna särskild båttrafik för arbetarnas resor till arbetsplatsen. Skärgårdsutredningen har ej ingått på sådana passbåtslinjer.

Skärgårdsutredningen har avstyrkt en lagändring av innebörd, att staten såsom väghållare skulle vara skyldig att hålla jämväl båtförbindelser. Enligt utredningens erfarenhet växla förhållandena så mycket från fall till fall, att en reglering av dessa frågor på lagstiftningens väg icke lämpligen låter sig göra. Frågan huruvida en passbåtslinje skall upprätthållas i allmän eller enskild drift bör därför enligt utredningen bedömas med hänsyn till förhållandena i varje särskilt fall.

Utredningen räknar bl. a. med att passbåtstrafik allt efter omständigheterna skall kunna upprätthållas av postförare och andra enskilda personer, av särskilt bildade trafikföreningar, av landtrafikföretag, som driver trafik i anslutning till båtlinjen, eller av lämpliga kommunala eller statliga organ.

I fall då subventionering av passbåtstrafiken med statsmedel är erforderlig bör enligt utredningens mening hänsyn tagas till bl. a. ersättning, som kan utgå från postverket, samt bidrag från samtrafikerande företag. Vidare måste taxesättningen på båtlinjerna beaktas.

Beträffande beräkningen av statsbidragets storlek föreslår utredningen vissa modifikationer beträffande de linjer till vilka bidrag utgår redan nu. Då fråga är om inrättande av nya eller förbättring av gamla passbåtlinjer föreslår emellertid utredningen delvis nya grunder för den statliga bidragsgivningen. Härom anför utredningen i huvudsak följande.

Syftet med bidragsgivningen kan vara dels att möjliggöra anskaffning av ny eller förbättring av befintlig båtmateriel, dels att täcka uppkommande driftunderskott.

Om man genom ett engångsbidrag till materielanskaffning kan åstadkomma den åsyftade kommunikationsförbättringen, och man kan förutse, att några årliga bidrag i så fall icke skola behöva lämnas i försättningen (bortsett från eventuella ersättningar från postverket för postbefordran), synes understödet böra utgå med ett engångsbelopp. Härför tala dels praktiska skäl, dels önskvärdheten av att båtägaren icke bringas i ett ständigt beroende av att erhålla nya bidrag av det allmänna. Utredningen förutsätter därvid, att genom villkor vid bidragets beviljande garantier erhållas för att båten kommer att användas i den avsedda trafikrörelsen under en längre tid framåt.

I flertalet fall torde emellertid årliga bidrag komma att erfordras för att täcka uppkommande underskott. Om statsbidragsbehovet är jämförelsevis litet och icke uppgår till mera än något eller några tusental kronor, synes bidraget böra utgå i förskott utan redovisningsskyldighet och utan begränsning till högst den förlust som visas uppstå på rörelsen. Härigenom får företagaren ett starkare intresse av att driva rörelsen så att underskottet på trafikverksamheten blir så litet som möjligt. Till stöd för en sådan anordning kan vidare anföras, att det ur kontrollsynpunkt är förenat med svårigheter, att med någon större grad av bestämdhet fastställa hur stor förlusten på rörelsen varit, då förlustmarginalen är så liten som här förutsatts.

Kan statsbidragsbehovet förutses bliva större, torde däremot nuvarande villkorsbestämmelser såsom regel böra bibehållas. Beräkningen av bidragets storlek bör därvid äga rum enligt ett schema, som upptager följande viktigare poster:

U t g i f t e r .	I n k o m s t e r .
Löner	Trafikinkomster
Drivmedel m. m.	Ersättning från samtrafikerande företag
Underhåll	Ersättning från postverket
Räntor	Diverse inkomster
Förnyelse av båtmateriel	Underskott
Diverse utgifter	

I enlighet med det anförda skulle statsbidrag till passbåtlinjer sålunda kunna utgå i tre olika former nämligen dels såsom ett engångsbidrag, dels såsom ett på förhand varje år bestämt bidrag, dels såsom ett i efterhand varje år utgående belopp, motsvarande förlusten å trafikrörelsen under året. I undantagsfall torde såväl engångsbidrag som årlig subvention kunna lämnas.

Beträffande handläggningen av bidragsärendena förordar utredningen, att frågor om beviljande av engångsbidrag samt frågor om statsbidrag till nya eller förbättrade passbåtsförbindelser första gången avgöras av Kungl. Maj:t. Prövningen av frågor om beviljande av fortsatta understöd i fall som en gång prövats av Kungl. Maj:t synes däremot böra ankomma på vederbörande länsstyrelse.

Utredningen förordar, att vid finansiering av statliga passbåtslinjer i väg- och vattenbyggnadsverkets regi kapitalkostnaderna skola bestridas av det under väg- och vattenbyggnadsverkets förrådsfond anvisade investeringsanslaget till Flytande materiel samt kostnaderna för avskrivning, underhåll och drift från sjätte huvudtitelns reservationsanslag till Bidrag till vissa kommunikationsändamål. Statsbidrag till andra passbåtslinjer förutsättas skola utgå i form av engångsbidrag eller årliga bidrag från anslaget till Bidrag till vissa kommunikationsändamål.

För genomförande av utredningens förslag erfordras enligt utredningens beräkningar ett belopp av 125 000 kronor under anslaget till Flytande materiel för förbättring av en statlig passbåtslinje.

Medelsbehovet för bidrag till anordnande samt underhåll och drift av passbåtsförbindelser i skärgårdarna uppskattas till sammanlagt 150 000 kronor för budgetåret 1948/49 och 100 000 kronor för ett vart av de närmast följande budgetåren.

Skärgårdsrederiernas trafik.

Sjötrafiken i skärgårdarna är i vissa områden organiserad i skärgårdsrederier i aktiebolagsform. I Bohusläns skärgård finnas två större rederiföretag, vilka bedriva kustlinjetrafik, baserad i huvudsak på godstrafik året om och turisttrafik på sommaren. I Göteborgs skärgård ombesörjes trafiken huvudsakligen av två företag, det ena för trafiken mellan Öckerö skärgård och Göteborg och det andra för trafiken mellan Styrso skärgård och Göteborg. Dessa företags trafikrörelse karakteriseras därav, att Göteborg är skärgårdsområdets huvudort och att skärgårdsdistrikten i viss mån utgöra friluftsområden för staden. I Karlskrona skärgård är trafiken för närvarande splittrad på ett större och flera mindre företag. Någon turist- eller friluftstrafik finnes knappast och huvudparten av trafiken bygger därför på skärgårdsbefolkningens trafikbehov. Stockholms skärgård har ett flertal rederiföretag. De rederier, som äro verksamma uteslutande i skärgården innanför Vaxholm, driva enbart sommartrafik. I skärgården utanför Vaxholm förekommer — liksom på linjen Stockholm—Vaxholm — trafik året om, ehuru vintertrafiken är avsevärt inskränkt jämfört med sommartrafiken. Under sommaren utgör skärgården till stor del sommarbostads- och friluftsområde för stockholmarna. Stadsbefolkningens resor äro till antalet vida större än skärgårdsbefolkningens. Slutligen finnes i Västernorrlands län ett rederiföretag, som driver kusttrafik mellan Härnösand och Örn-sköldsvik.

1945 års skärgårdsutredning har efter en ingående analys av skärgårds-

rederiernas konkurrensförhållanden, med tonnagesförnyelsen sammanhängande spörsmål samt rederiernas inkomst- och utgiftsförhållanden uttalat, att man med all sannolikhet har att räkna med att skärgårdstrafiken i nuvarande omfattning icke längre kan drivas av enskilda företag utan betydande subventioner, om föreliggande trafikbehov skola tillgodoses och tonnagesförnyelse komma till stånd. Belysande härför är, att samtliga av utredningen undersökta större skärgårdsrederier för år 1946 icke kunnat göra erforderliga avskrivningar och trots detta visat förlust på sin verksamhet. Storleksordningen av dessa förluster håller sig omkring 300 000—400 000 kronor.

Om man betraktar varje företag för sig står, enligt utredningens mening, valet icke längre mellan att subventionera skärgårdstrafiken eller införa en trafikstillståndsreglering. Utredningen anför härom bl. a. följande.

Ingen av dessa åtgärder torde enbart för sig vara tillräcklig för en lösning av skärgårdens trafikproblem på lång sikt. Om företagen inom sina trafikområden skola kunna upprätthålla den nödvändiga trafiken såväl vinter som sommar och dessutom sörja för förnyelsen av sitt tonnage, kan en subventionering av företagen i en eller annan form för någon tid innebära en lösning. De erforderliga subventionsbeloppen kunna möjligen begränsas genom minskat inkomstbortfall, om man inför en trafikstillståndsreglering för skärgårdstrafiken. Om man utgår från att bestående företag allttjämt skola få driva sin verksamhet efter genomförandet av en sådan reglering, lär en tillståndsreglering däremot i och för sig knappast kunna medföra någon inkomstökning, såvida icke en positiv trafikfrekvens- och befolkningsutveckling inom trafikområdet ge anledning därtill.

Skärgårdsutredningen har i detta läge ansett, att en lösning av skärgårdstrafikens problem måste sökas efter andra linjer.

Vad först angår frågan om driften i framtiden skall ske i allmän eller enskild regi framhåller utredningen, att en subventionering av enskilda trafikföretag alltid är förenad med betydande olägenheter. Om underskotten uppgå till relativt sett mera betydande belopp och full förlusttäckning lämnas per räkenskapsår, kommer företagarens intresse av att driva företaget på bästa möjliga ekonomiska sätt helt naturligt att mattas för att så småningom måhända helt upphöra. Risktagandet och det ekonomiska ansvaret för trafikrörelsen komma i så fall snart att i praktiken överflyttas från företagaren till det allmänna. Det synes i sådana fall vara fullt befogat, att det allmänna inträder i företaget såsom huvuddelägare.

1938 års skärgårdsutredning förordade, att i sådana fall staten skulle inträda såsom trafikföretagare. Sedan 1938 års skärgårdsutredning avgav sitt betänkande ha emellertid vissa nya synpunkter framkommit på frågan om sättet för ordnande av trafikfrågorna framför allt inom storstadsområdena. Därvid har det kommunala intresset av trafikregleringen kommit att allt mera skjutas i förgrunden. Härom anför utredningen.

Inom storstadsområdena — framför allt Stockholms- och Göteborgsområdena — har undan för undan behovet av kommunal samverkan blivit alltmera framträdande. Detta är särskilt fallet beträffande områdenas utnyttjande för olika ändamål såsom industriella anläggningar, bostadsbyggnad, allmänna ändamål och friluftsliv. I den nya byggnadslagstiftning som

trätt i kraft den 1 januari 1948 ha dessa förhållanden beaktats, och bestämmelser ha införts, som möjliggöra en gemensam planläggning för två eller flera kommuner, vilka på grund av geografiska eller ekonomiska förhållanden utgöra en intressegemenskap. I Stockholms- och Göteborgsområdena föreligger ett sådant ömsesidigt beroende mellan det mera begränsade stadsområdet och de utanför liggande skärgårdsområdena, vilka främst under sommarhalvåret i stor utsträckning utnyttjas av stadsbefolkningen för friluftsliv och rekreation. För Göteborgsområdet finnes redan nu en regionplan, vilken även omfattar Styrso och Öckerö kommuner. Den nuvarande regionplanen för Stockholm omfattar endast området för den egentliga vinterbebyggelsen. Förslag ha emellertid nyligen framlagts om en utsträckning av regionplaneområdet utöver Vinter-Stockholms gränser, så att däri skulle ingå jämväl skärgårdsområdet från Norrtäljeviken i norr till Torö i söder samt även de närmast staden belägna Mäläröarna.

En av de viktigaste frågorna, som måste lösas inom storstadsområdena, är trafikens ordnande. Denna fråga har ett så nära samband med bebyggelseplaneringen och den allmänna samhällsutvecklingen inom området, att det bör vara ett förstahandsintresse för kommunerna att taga sig an trafikfrågornas lösning. Detta gäller såväl trafiken mellan olika kommuner som lokaltrafiken inom dessa.

Trafikapparaten inom storstadsområdena är för närvarande i regel splittad på flera företag med olika ägare. En sådan ordning lämnar ej garantier för att erforderligt samarbete kommer till stånd mellan de olika företagen. Det är emellertid tydligt, att ett sådant samarbete kan vara nödvändigt för att tillgodose invånarnas rättmätiga anspråk på tillfredsställande kommunikationer och skäliga taxor samt för att möjliggöra att företagen drivas på ekonomiskt bästa sätt.

Här anförda omständigheter utgöra enligt skärgårdsutredningens mening ett starkt stöd för uppfattningen att en regional samordning av trafiken inom storstadsområdena bör komma till stånd under kommunal ledning. Det kommunala inflytandet kan uppnås på olika sätt antingen genom kommunalt delägarskap i de olika företagen eller genom bildande av ett nytt företag med kommunalt majoritetsinflytande.

De av 1945 års skärgårdsutredning här framförda synpunkterna på kommunernas ställning till trafikväsendet inom ifrågavarande områden ha även understrukits av 1944 års kommitté för kommunal samverkan (SOU 1947: 30 s. 147—156).

En samordning av trafikmedlen inom storstadsregionerna är emellertid, enligt utredningen, motiverad ej blott av behovet av kommunal samverkan utan även av rent trafikekonomiska förhållanden. I vissa fall anser utredningen en dylik samordning vara nödvändig för genomförandet av kommunikationsförbättringar av bestående värde.

1945 års skärgårdsutredning har på grund av vad sålunda anförts kommit till den uppfattningen, att en regional samordning av trafikmedlen, omfattande även skärgårdstrafiken, kan och bör komma till stånd i Stockholms-, Göteborgs- och Karlskronaområdena. Samordningen hör i de båda första områdena ske under kommunal ledning och i Karlskronaområdet under statlig ledning.

Beträffande sistnämnda skärgårdsområden har utredningen, med ledning

av de erfarenheter som föreligga beträffande den nuvarande trafiken samt de planer som upprättats rörande vägnätets utbyggnad, sökt uppdraga vissa riktlinjer för den framtida trafikutvecklingen, vilka sammanfattats till trafikplaner för de olika skärgårdsområdena.

Sammanfattningsvis innebära utredningens förslag följande.

Beträffande Stockholms skärgård förordar utredningen, att sjötrafiken i den södra och den norra delen av skärgården i huvudsak baseras på passbåtar i anslutning till busslinjerna på fastlandet. Sjötrafiken i övrigt bör omhänderhavas av *ett* företag, vari Stockholms stad och Stockholms läns landsting böra ha det avgörande inflytandet.

Ett övertagande från det allmännas sida av huvudintresset i sjötrafikföretagen i Stockholms skärgård bör enligt utredningens mening endast utgöra ett första steg i riktning mot en fullständig samordning av land- och sjötrafiken i ett regionalt trafikföretag. Behovet av en sådan samordning belyses av det nära samband i trafiktekniskt och ekonomiskt hänseende som föreligger mellan båt- och busstrafiken. Efter ett genomförande av de av utredningen förordade trafikplanerna kommer behovet av en sådan samordning att ytterligare öka. Trafiken har nämligen i dessa planer ej ordnats på sådant sätt, att varje företag skall erhålla största möjliga trafikvinst. En betydande avledning av persontrafik från båtar till bussar kommer sålunda att äga rum, medan samtidigt godstrafiken helt eller åtminstone delvis fortfarande ombesörjes med båtarna. Av utredningen förordad omläggning till kombinerad trafik kommer å andra sidan att ställa ökade krav på landtrafikföretagens kapacitet vid toppbelastning. De olägenheter som härvid uppkomma torde dock kunna icke oväsentligt mildras genom inbördes samverkan mellan landtrafikföretagen såväl i länet som i Stockholms stad.

Huruvida även staten bör ingå såsom delägare i det nya företaget anser utredningen framför allt vara beroende av vilken ställning statens järnvägar kunna komma att få inom stockholmsregionens trafikväsende. Utredningen har i nuvarande läge ansett sig böra utgå från att staten icke i anledning härav kommer att behöva ingå såsom delägare i det nya företaget.

I Karlskrona skärgård bör den civila sjötrafiken omhänderhavas av *ett* företag, vilket även bör ombesörja de reguljära militära förbindelserna, i varje fall i det mellersta trafikområdet. I företaget böra statens järnvägar, Karlskrona stad och Blekinge läns landsting ingå såsom delägare.

Då det enligt utredningens mening är av största vikt, att sjötrafiken blir samordnad med landtrafiken, anser utredningen lämpligt att statens järnvägar få bevaka statens intressen i företaget. Med hänsyn till de statliga intressenas betydelse anser utredningen lämpligt att staten blir till minst hälften delägare i företaget.

Skärgårdstrafiken i Göteborgs skärgård bör i viss utsträckning dirigeras över Hjuvik och Saltholmen. Sjötrafiken bör — med något undantag — omhänderhavas av *ett* företag, vari Göteborgs stad samt Öckerö och Styrso kommuner böra ingå som huvuddelägare. Enligt utredningens mening bör staden få det avgörande inflytandet över det nya företaget med hänsyn till att staden i framtiden torde komma att få det bestämmande inflytandet över trafikmedlen till lands.

I samtliga företag böra enskilda intressenter — i första hand de nuvarande ägarna till rederiföretagen — beredas tillfälle till delägarskap.

Med den ståndpunkt utredningen intagit till frågan om skärgårdstrafikens organisation i stockholms-, göteborgs- och karlskronaskärgårdarna har även frågan om en näringsrättslig reglering av skärgårds-sjöfarten samt frågan om subventionering av skärgårdsrederiernas trafik kommit i ett nytt läge.

Genom den förutsatta samordningen av trafikföretagen inom storstadsområdena kan man enligt utredningen förvänta att samtrafik i erforderlig utsträckning skall komma att etableras mellan olika trafikmedel, och genom det allmännas inflytande över trafiken anser utredningen att dennas fortbestånd skall bli tillfredsställande tryggt för framtiden. Ett ordnande av skärgårdstrafiken på sätt utredningen föreslagit kan enligt utredningens mening i och för sig komma att verka återhållande i konkurrenshänseende och utredningen anser det därför vara ovisst, huruvida behov av en trafik-tillståndsreglering verkligen kommer att föreligga vid den tid då det allmänna inträder såsom huvuddelägare i de ifrågavarande rederierna.

Utredningen har begränsat sig till att föreslå att en reglering av skärgårds-trafiken införes endast för persontrafiken samt att den göres tidsbegränsad. Skulle det visa sig erforderligt, att ett visst konkurrensskydd behöver bibehållas även i framtiden för att begränsa därav orsakade förluster på trafiken, får frågan om en förlängning av giltighetstiden för regleringen framdeles upptagas till prövning.

Vad angår subventioneringen av skärgårdsrederiernas trafik framhåller utredningen, att de subventionsbehov, som på senare år förelegat hos skärgårdsrederierna, regelmässigt föranletts av att vintertrafiken varit förlustbringande. Visserligen har sommartrafiken i allmänhet lämnat ett visst överskott men detta har ofta ej varit tillräckligt för att helt eller till någon avsevärd del täcka förlusterna under vintern. Det har från rederihåll även ifrågasatts huruvida det över huvud taget kan fordras av rederierna att de skola utjämna förlusterna under vintern mot vinsterna under sommaren. Därvid har även den tanken framförts, att de enskilda skärgårdsrederierna skulle kunna inskränka sin verksamhet till att avse allenast sommartrafiken, medan bedrivandet av vintertrafiken skulle överlåtas åt det allmänna.

1945 års skärgårdsutredning framhåller i anslutning härtill, att skärgårds-trafiken inom ett visst område liksom trafiken på land i praktiken bör betraktas såsom en ekonomisk enhet. Vintertrafiken — vilken huvudsakligen betjänar skärgårdsbefolkningen — torde i själva verket vara en förutsättning för skärgårdsbefolkningens fortsatta existens på öarna och därmed även för fastlandsbefolkningens möjligheter att utnyttja skärgården sommartid, i varje fall med den karaktär semester- och friluftslivet för närvarande har. Någon rättslig skyldighet för rederierna att upprätthålla behovs-trafiken året runt föreligger icke för närvarande. Det är emellertid tydligt, att rederierna ha ett direkt intresse av att så långt detta är ekonomiskt möjligt tillgodose trafikbehoven inom sitt område dels med hänsyn till företagens good-will hos trafikanterna, dels med hänsyn till risken för konkurrenstrafik. Om det nämligen skulle bli nödvändigt att låta annat trafikföre-

tag eventuellt med understöd från det allmänna inträda för att uppehålla vintertrafiken finnes anledning förmoda, att denna trafik skall komma att fortsätta även under sommarsäsongen till förfång för det ordinarie trafikföretaget. Slutligen må här anmärkas, att man på kommunikationsväsendets område sedan gammalt anlagt delvis andra synpunkter på trafikrörelsen än strängt ekonomiska. Såväl beträffande bil- som järnvägstrafiken har man sålunda ansett skäligt, att ett företag av någon storlek bör tillgodose även sådana trafikbehov som eljest icke med ett strängt företagsekonomiskt betraktelsesätt skulle ha blivit tillfredsställda.

1945 års skärgårdsutredning är av den uppfattningen, att en lösning av skärgårdstrafikens ekonomiska problem förutsätter en utjämning av vinster och förluster inom skärgårdsföretagen själva samt mellan dessa och landtrafikföretagen. Efter ett genomförande av den regionala samordning av trafikmedlen, som utredningen tidigare förorddat, föreligga förutsättningar för en dylik utjämning över ett större område.

En sådan utjämning framstår enligt utredningen såsom motiverad av bl. a. följande skäl.

Till en början må framhållas, att samordningen av trafikmedlen inom ett större område kan väntas komma att medföra minskade transportkostnader genom de ökade möjligheterna att rationellt utnyttja tillgänglig transportmateriel samt att vid varje tillfälle anpassa trafikkapaciteten så nära som möjligt till trafikbehoven. De vinster som härvid uppkomma böra komma samtliga trafikanter, som beröras av trafiken, till godo. Önskemål om trafikförbättringar framföres vid olika tider från skilda trafikantgrupper. Det är sålunda ej blott skärgårdsbefolkningen, som begär förbättrade reselägenheter, utan även stadsbefolkningen, som kräver ökad standard på båtarna samt snabbare och billigare resor till skärgården. Kostnaderna för sådana förbättringar kunna svårligen vid varje tid fördelas på de trafikanter, som erhållit en viss förmån, utan en fördelning av kostnaderna på samtliga trafikanter bör äga rum oberoende av det för dagen rådande läget.

Då utredningen i det föregående förorddat, att samordningen av trafiken i stockholms- och göteborgsområdena skulle äga rum under kommunal ledning, har utredningen även utgått från att det skulle bliva en kommunal angelägenhet att reglera de ekonomiska spörsmål som därvid kunna uppkomma. Den naturliga lösningen härvidlag synes vara att låta trafikanterna inom regionen själva betala för trafiken genom avgifter, bestämda så att full kostnadstäckning för hela trafiken erhålles. Gentemot detta kan anföras, att vissa trafikförbättringar kunna betraktas såsom en social hjälp till vissa särskilda trafikantgrupper och att utgifterna härför ej böra bäras av övriga trafikanter inom området utan i stället bestridas av skattemedel. Det torde emellertid vara mycket svårt att draga någon gräns mellan de socialt motiverade trafikförbättringarna och andra trafikförbättringar. Det kan i många fall även vara svårt att fastställa, i vilken utsträckning en trafikförbättring kommer den ena eller den andra trafikantgruppen till godo. Slutligen lär det även kunna föranleda meningsskiljaktigheter, huruvida kostnaderna för en dylik trafikförbättring skola bestridas av statsmedel eller av kommunala skattemedel. Det kan för övrigt beträffande alternativet att med statsmedel subventionera trafiken i storstadsområdena vara svårt att finna förståelse för synpunkten, att medborgarna i andra delar av landet skola skattevägen få bidra till att hålla transportkostnaderna inom dessa ekonomiskt bärkraftiga områden nere.

Skärgårdsutredningen har på grundval av dessa överväganden kommit fram till den uppfattningen, att trafikapparaten inom de ifrågavarande områdena bör betraktas som en enhet och att utgifterna för trafiken i första hand böra täckas genom avgifter. Skulle trafikinkomsterna visa sig otillräckliga, böra eventuella subventioner gäldas av vederbörande kommuner och landsting.

Under en övergångsperiod fram till dess trafiken hunnit organiseras av kommunerna anser utredningen skäligt, att staten, i avbidan på ett slutligt ståndpunktstagande till utredningens förslag, lämnar sin medverkan för lösande av de ekonomiska problemen. Utredningen har i enlighet härmed förordat anvisande av ett särskilt anslag till understöd åt skärgårdsrederier. Då utredningen förutsätter, att vederbörande kommuner och landsting även under övergångsperioden skola medverka till att täcka förlusterna, föreslår utredningen, att anslagsbeloppet för nästa budgetår bestämmes till 300 000 kronor.

Beträffande skärgårdstrafiken i Bohuslän och Västernorrlands län har 1945 år skärgårdsutredning förordat en lösning enligt andra grunder än för de förut behandlade regionerna.

Utredningen förordar sålunda, att skärgårdstrafiken i Bohuslän uppbygges på en kustlinje Göteborg—Marstrand—Lysekil—Strömstad (—Oslo) samt flera mindre båtlinjer mellan öarna och fastlandet. Kustlinjen bör samordnas med de större Göteborgsrederiernas trafik, medan de mindre båtlinjerna i förekommande fall böra samordnas med statens järnvägars buss- och billinjer.

Skärgårdstrafiken i Västernorrlands län bör i framtiden begränsas till skärgårdsområdet utanför Köpmanholmen. Trafiken bör i huvudsak baseras på Köpmanholmen och i någon utsträckning på Örnköldsvik. Den bör upprätthållas med en större båt, vilken bör drivas av en lokal trafikförening med understöd från det allmänna.

Under övergångstiden, intill dess den nya båten kan anskaffas, måste åtgärder vidtagas för att möjliggöra ett fortsättande av kusttrafiken i den utsträckning som erfordras för ett nöjaktigt tillgodoseende av trafikbehoven. Av föreliggande uppgifter framgår, att den bokförda förlusten å Rederiaktiebolaget Kusttrafiks trafikrörelse år 1946 stannat vid 2 200 kronor. Det verkliga bidragsbehovet torde emellertid vara avsevärt större, eftersom några avskrivningar icke kunnat göras i bokslutet och årets bokslut ej heller behövt belastas med några större utgifter för underhåll, reparation o. d. 1945 års skärgårdsutredning håller dock före, att bidragsbehovet tills vidare bör kunna begränsas till 5 000 kronor per år.

Skärgårdsutredningen anser skäligt, att staten i avbidan på anskaffandet av en ny passbåt lämnar sin ekonomiska medverkan för att uppehålla trafiken, men förutsätter samtidigt, att myndigheter och institutioner inom

länet skola finna verksamhetens uppehållande vara av sådan vikt, att bidrag skall kunna påräknas även från dem.

Statens bidrag bör utgå från det anslag till understöd åt skärgårdsrederier, vilket utredningen föreslår skola anvisas å riksstaten.

Diverse åtgärder.

I ett sista avsnitt av betänkandet föreslår utredningen att vissa kompletterande åtgärder vidtagas i syfte att förbättra kommunikationsförhållandena i skärgårdarna. En undersökning bör genom postverkets försorg företagas rörande möjligheterna att medelst flyg förbättra postförbindelserna i skärgårdarna särskilt vintertid. Slutligen uttalar sig utredningen för att landsingen böra ställa medel till förfogande i kostnadsutjämnande syfte så att skärgårdsbefolkningen vid ambulansresor icke kommer i ett sämre läge än fastlandsbefolkningen i de fall, en dyrbar båt- eller flygtransport av vederbörande läkare eller annan ansvarig person bedömes nödvändig.

Utredningens förslag i vad avser skärgårdarnas kommunikationsmedel m. m. utmynnar i en hemställan

att 1940 års förordning om yrkesmässig automobiltrafik m. m. måtte ändras i syfte att främja samtrafiken mellan land- och sjötrafikföretag;

att passbåtlinjer måtte inrättas och förbättras i enlighet med vad utredningen förordat samt att för ändamålet anvisas å kapitalbudgeten till *Flytande materiel* 150 000 kronor samt å driftbudgeten till *Bidrag till vissa kommunikationsändamål* 150 000 kronor för budgetåret 1948/49 samt 100 000 kronor för varje följande budgetår;

att sjötrafiken i övrigt i skärgårdarna måtte ordnas i enlighet med de av utredningen förordade riktlinjerna samt att förhandlingar härom snarast möjligt måtte upptagas med vederbörande rederier;

att under en övergångsperiod den av utredningen föreslagna lagen om tillfälligt ordnande av skärgårdstrafiken måtte bringas i tillämpning i Göteborgs, Karlskrona och Stockholms skärgårdar, med början från och med sommaren 1948;

att staten — intill dess utredningens organisationsförslag genomförts — måtte medverka till subventionering av skärgårdsrederier, som äro i behov därav, samt att för ändamålet måtte till *Understöd åt skärgårdsrederier* anvisas 300 000 kronor; samt

att åtgärder måtte vidtagas för förbättringar av postbefordringen och sjuktransportväsendet i enlighet med utredningens förslag.

Särskilt yttrande.

Ledamoten av skärgårdsutredningen, *Lindencrona*, har avgivit särskilt yttrande, vari han beträffande sjötrafikens ordnande anför i huvudsak följande.

I princip bör sjötrafik bedrivas i privat regi. Då, vilket synes vara utrett, det icke längre är möjligt att lönande bedriva skärgårdstrafik vintertid, har man att undersöka orsakerna härtill. En orsak är de alltmera stegrade drifts-

kostnaderna något som kan vara av tillfällig natur, exempelvis de uppdrivna kolpriserna. En annan orsak, som synes vara av väsentligare betydelse, är den strukturförändring som skärgårdstrafiken genomgått genom uppkomsten med vederbörligt tillstånd av busslinjer till olika punkter på fastlandet och även över vissa öar i skärgården. Denna utveckling har i viss mån varit till fördel för skärgårdsbefolkningen och kommer att bli så än mer. Om upprätthållandet av det minimum av sjötrafik vintertid, som likväl oundgängligen erfordras för tillgodoseende av befolkningens behov, icke kan i annan ordning åstadkommas, böra staten eller kommunerna föranstälta härom. Helst bör detta ske i form av bidrag till uppehållande av viss trafik. I många fall böra de koncessionerade bussföretagen kunna åläggas att svara för bidragen såsom villkor för koncessionen. I den mån de understöd, som ifrågakomma, äro av den storleksordning i förhållande till rederiernas omslutning, att inga väsentliga fördelar längre äro förbundna med privat drift, ansluter jag mig till utredningens förslag i vad avser upprättandet av kommunala och statliga trafikföretag. Självfallet är intet att erinra mot att privat kapital, om vederbörande så önskar, även får deltaga. Däremot bör utvecklingen i vad avser övrig trafik, exempelvis sommartid, lämnas full frihet, så att den trafik, som erfordras för rekreatiönsändamål och annat, kan antagas komma att bli på bästa sätt tillgodosedd nu och i framtiden.

Ledamoten Lindencrona förklarar sig icke kunna biträda utredningens förslag till lag om tillfälligt ordnande av skärgårdstrafiken.

Yttranden.

Landtrafik.

Skärgårdsutredningens förslag tillstyrkes av statskontoret, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen och länsstyrelserna i Östergötlands, Göteborgs och Bohus samt Västernorrlands län. Biltrafiknämnden har avstyrkt förslaget. Övriga över utredningens betänkande hörda myndigheter ha lämnat förslaget utan erinran, eller har detsamma icke föranlett något särskilt yttrande från remissmyndigheternas sida.

Här torde endast biltrafiknämndens och järnvägsstyrelsens yttrande behöva upptagas till närmare redovisning.

Biltrafiknämnden erinrar om att nämnden i ett utlåtande över Norrlandskommitténs betänkande angående vissa åtgärder till förbättrande av transportförhållandena i Norrland som sin uppfattning uttalat, att tillståndsbeviljande myndighet ägde möjlighet såsom villkor för bedrivande av linjetrafik föreskriva, att samarbete skulle äga rum med annat trafikföretag, när ett sådant trafiksamarbete kunde antagas bli till trafikanternas fördel.

Biltrafiknämnden vidhåller i yttrandet över skärgårdsutredningens förslag denna sin uppfattning. Nämnden erinrar emellertid om att ett trafiksamarbete mellan skilda transportmedel ofta erbjuder betydande praktiska och tekniska svårigheter. Såsom exempel kan nämnas, att statens järnvägar även då fråga varit om trafiksamarbete med av statens järnvägar ägda biltrafikföretag endast i begränsad omfattning kunnat ordna dylikt samarbete.

De svårigheter, som möta vid ordnandet av trafiksamarbete mellan olika slag av transportmedel äro sålunda, enligt nämndens mening, av övervägande teknisk art och icke beroende på att gällande förordning angående yrkesmässig trafik lämnar utrymme för tveksamhet angående tolkning av hithörande föreskrifter.

Nämnden anser med hänsyn härtill, att någon författningsändring icke är för ändamålet erforderlig, och avstyrker därför det av utredningen framlagda förslaget till ändring i 12 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik.

Järnvägsstyrelsen uttalar, att en ändring av 12 § 1940 års förordning om yrkesmässig automobiltrafik m. m. i enlighet med utredningens förslag skulle innebära realiserande av ett av styrelsen tidigare — i utlåtande över Norrlandskommitténs betänkande angående vissa åtgärder till förbättrande av transportförhållandena i Norrland — tillstyrkt förslag, utvidgat att gälla även spårvägs- och sjötrafik. Då stadgandet även i sin utvidgade form torde vara ägnat att bidra till ett sådant ordnande av trafiken, som styrelsen sedan länge eftersträvat och i många fall även lyckats få till stånd, tillstyrker styrelsen för sin del den föreslagna författningsändringen.

Styrelsen förordar, att i samtrafik båt—buss—järnväg samma taxeyesystem tillämpas som vid samtrafik bil—järnväg i allmänhet, d. v. s. snittariffer. Styrelsen avstyrker däremot genomgående avgiftsberäkning. Härom anför styrelsen bl. a. följande.

Vad särskilt samtrafiken med båtlinjer beträffar är att märka, att skärgårdarnas passbåttrafik med hänsyn till vinterhalvårets ringa resandefrekvens i kombination med trafiksvårigheter i form av ishinder m. m. knappast torde kunna göras ekonomiskt bärande. Tvärtom kräves sannolikt subvention i någon form, vilket även synes vara utredningens mening. Det erforderliga ekonomiska understödet anser utredningen härvid böra lämnas av anslutande buss- eller järnvägsföretag, vilka genom samtrafiken komma i tillfälle att utvidga sin verksamhet till nya områden och trafikantgrupper, varigenom ekonomiska fördelar kunna tillföras företagen. Järnvägsstyrelsen ställer sig högst tveksam beträffande bärigheten i detta resonemang och vill hålla före, att sagda fördelar icke komma att uppväga mer än en mindre del av förlusterna å båttrafiken.

I de fall samtrafiken kan komma att kämbart belasta landtrafikföretagens ekonomi förutsätter utredningen, att inkomstminskningen skall kompenseras genom taxehöjningar. Vid genomgående taxeberäkning blir den praktiska konsekvensen harav emellertid bl. a., att trafikanterna i lokaltrafik på busslinjen skulle få betala subventionen till båttrafiken, något som väl knappast kan försvaras.

Järnvägsstyrelsen erinrar slutligen om att taxeförhållandena i samtrafik torde komma att behandlas av den nyligen tillsatta järnvägstaxekommittén.

Passbåttrafik.

Skärgårdsutredningens förslag i förevarande delar ha i huvudsak ej föränlett några erinringar från remissmyndigheternas sida. Här torde följande uttalanden böra återgivas.

Statskontoret anser, att en välordnad samtrafik mellan å ena sidan järnvägar och omnibusar och å andra sidan passbåtar synes eftersträvansvärd och ett utökande av passbåtlinjerna önskvärt. De normer, som föreslagits för utjämning av driftsresultaten mellan samtrafikerande företag, förefalla väl avvägda. Beträffande frågan om subvention av allmänna medel till passbåtstrafik bör beaktas, i vad mån linjen tjänar ett rent lokalt intresse. I sådant fall bör givetvis i första hand erforderligt understödsbelopp utgå av kommunala medel. I den mån undantagsvis statsbidrag anses motiverat, bör enligt statskontorets mening hittillsvarande villkor för bidrags utgående alljämt gälla, dock med den modifikation att Kungl. Maj:t synes böra i förekommande fall bevilja understödet tills vidare. Det bör sedan åligga vederbörande länsstyrelse att följa trafikförbindelsens utveckling och föreslå de ändringar, som kunna befinnas påkallade.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen biträder utredningens uppfattning att passbåtlinjerna principiellt ej böra ingå i det allmänna vägväsendet.

De av utredningen framlagda principerna för subventionering av passbåtlinjerna finner styrelsen ändamålsenliga. Bland annat med hänsyn till avvägningen av subventioneringen hade det emellertid varit önskvärt, om utredningen sökt finna några allmänna riktlinjer för taxesättningen i syfte att i möjligaste mån söka enhetliggöra taxepolitiken i olika delar av landet.

Beträffande beräkningen av statsbidragets storlek bör man enligt styrelsens mening sträva efter att utbetala bidraget såsom ett på förhand för varje år bestämt belopp, vilket med jämna icke alltför korta mellanrum bör omprövas.

Styrelsen ansluter sig till av utredningen föreslagen decentralisation av handläggningen av bidragsärendena.

Beträffande utredningens förslag, att vid finansieringen av statliga passbåtlinjer i väg- och vattenbyggnadsverkets regi kapitalkostnader skola bestridas av det under väg- och vattenbyggnadsverkets förrådsfond anvisade investeringsanslaget till Flytande materiel samt driftkostnader för desamma från anslaget till Bidrag till vissa kommunikationsändamål anför styrelsen följande.

Styrelsen kan icke helt biträda utredningens förslag. En förutsättning för att kapitalmedel under väg- och vattenbyggnadsverkets förrådsfond skola tagas i anspråk anser styrelsen böra vara, att förekommande driftkostnader bestridas från de vanliga väganlagen.

Den statliga passbåtlinje, varom här närmast är fråga, är förbindelsen mellan Holmön och fastlandet (Västerbottens län). Ifrågavarande förbindelse är för närvarande allmän. Styrelsen anser emellertid i likhet med utredningen, att förbindelsen icke kan anses såsom allmän i väglagens mening. Styrelsen har därför för avsikt att vidtaga åtgärder för båtförbindelsens indragning från allmänt underhåll, varvid styrelsen dock är beredd att i fortsättningen ombesörja förbindelsens upprätthållande såsom tjänst åt utomstående. Båtförbindelsen bör därefter jämföras med övriga passbåtlinjer och kostnaderna för anskaffning av båt samt eventuellt driftunderskott bestridas från anslaget till Bidrag till vissa kommunikationsändamål. Styrelsen avstyrker sålunda, att medel för inköp av båt ställas till förfogande från anslag under väg- och vattenbyggnadsverkets förrådsfond.

Styrelsen har i sina petita för budgetåret 1948/49 upptagit av utredningen föreslaget belopp av 150 000 kronor för bidrag till anordnande samt underhåll och drift av passbåtsförbindelser att utgå från anslaget till Bidrag till vissa kommunikationsändamål. Styrelsen är emellertid icke beredd att i förevarande sammanhang tillstyrka av utredningen föreslaget belopp för de närmast därefter följande budgetåren.

Generalpoststyrelsen framhåller, att till postförare utgående ersättning för postbefordran med passbåt kan höjas för att möjliggöra utökning av antalet båtturer allenast om det utökade turantalet medför förbättrade postförbindelser av sådan angelägenhetsgrad, att de böra komma till stånd, även om hänsyn toges till andra krav på bättre postanordningar, och ersättningen till postföraren kan i intet fall fastställas till högre belopp än som anses skäligt ur postal synpunkt. Om den sålunda bestämda ersättningen för postbefordringen icke skulle vara tillräcklig för att möjliggöra den utökade trafikplanen och bidrag med hänsyn härtill anses böra lämnas av staten, bör sådant bidrag icke utgå av postmedlen utan i förekommande fall från anslaget till Bidrag till vissa kommunikationsändamål.

Styrelsen är av den uppfattningen, att man bör undvika subvention i form av för höga ersättningar för postbefordringen. Därest ersättningen för denna på en viss linje skulle fastställas till belopp, som är högre än vad ur postal synpunkt anses skäligt, kan detta medföra krav från andra postförare på liknande förhöjning av ersättningen, varigenom en i och för sig mindre betydelsefull eftergift i ett enskilt fall kan få kännbara ekonomiska konsekvenser för statsverket.

Det är, enligt styrelsens åsikt, även önskvärt att — i varje fall då det rör sig om större belopp — de ekonomiska uppoffringar, som staten ikläder sig för samfärdseln till en viss bygd, redovisas öppet.

I fråga om grunderna för den statliga bidragsgivningen vid inrättande av nya eller förbättring av gamla passbåtslinjer ansluter sig styrelsen till utredningens förslag, att statsbidrag till passbåtslinjer skall kunna utgå i tre olika former.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län förklarar sig icke ha något att erinra mot vad utredningen föreslagit om sättet för passbåtstrafikens ordnande och för dennas understödjande i mån av behov. Enligt länsstyrelsens mening har utredningen dock alltför ensidigt betonat denna trafiks betydelse för skärgårdsöarnas sammanbindande med fastlandets vägnät och förbisett vikten av att också de särskilda öarna sinsemellan få goda kommunikationer. Länsstyrelsen syftar närmast på öarna inom vardera av de folkrika ögrupper, som bilda Styrso och Öckerö kommuner. Öborna ha för sin del betonat önskemålet att också passbåtsförbindelser, som icke direkt åsyfta att förbinda skärgården med fastlandet, kunna i mån av behov påräkna stöd från det allmännas sida.

Skärgårdsrederiernas trafik.*Centrala förvaltningsmyndigheter m. fl.*

Statskontoret uttalar beträffande frågan om sjötrafikens uppbyggnad i skärgårdarna, att erfarenhet för närvarande knappast föreligger, i vad mån en ekonomiskt lönsam trafik skulle kunna drivas med ett modernt båtmaterial. Befintliga rederier ha arbetat med äldre fartyg av en typ, som i princip knappast förändrats under de sista 50 åren. En samordning också av denna sjötrafik med landtrafiken är, som de sakkunniga framhållit, erforderlig. Genom de möjligheter till medverkan från landtrafikföretagen, som komma att öppnas genom den föreslagna ändringen av förordningen om yrkesmässig biltrafik, torde bättre förutsättningar härför skapas. I den mån sjötrafiken är ekonomiskt samordnad med buss- eller järnvägstrafik eller subventioneras av det allmänna torde villkor för trafikens bedrivande även kunna föreskrivas. Konkurrens med ett sådant subventionerat företag torde i de flesta fall svårligen kunna upptagas av annat trafikföretag. En utveckling till enhetlig trafikledning genom stora kommunala eller statliga trafikföretag kan visserligen teoretiskt förefalla rationell, men åtminstone i de större skärgårdarna med de vitt skilda intressen, som påkalla ett hänsynstagande vid trafikens uppläggning, torde ett sådant bolags trafikproblem i praktiken bli synnerligen svårbemästrade. Därest, som utredningen tänkt sig, dessa bolag skulle börja sin verksamhet med att övertaga de äldre skärgårdsbåtarna för avsevärda belopp, skulle redan från början en sund utveckling av trafiken försvåras. Den nuvarande »efterblivenheten» i vissa skärgårdsförbindelser torde nämligen i icke oväsentlig grad bero på att de befintliga rederierna, vilka i åtminstone vissa fall innehåft en faktisk monopolställning, trots en fortlöpande avskrivning av tonnage, icke kunnat eller ansett av behovet påkallat att förnya detsamma.

Hur trafiken än ordnas anser statskontoret, att densamma bör göras självbärande. Taxorna böra motsvara kostnaderna. Subventioner av det allmänna böra undvikas. I den mån sådana dock finnas påkallade böra de utgå av kommunala medel. Trots sin uppfattning, att statsbidrag icke bör ifrågakomma, har utredningen funnit »skäligt» att staten »under en övergångsperiod fram till dess trafiken hunnit organiseras av kommunerna» skall subventionera densamma. För ändamålet föreslås ett anslag nästa budgetår å 300 000 kronor. Statskontoret avstyrker bestämt detta förslag. Hittills har statsverket endast i mycket begränsad omfattning understött trafik av förevarande slag. Att nu utvidga den statliga understödsverksamheten samtidigt, som man konstaterar att uppgiften ifråga är av rent kommunal natur förefaller knappast logiskt. Eventuella understöd torde i sin helhet böra lämnas av vederbörande landsting, städer och andra intresserade kommuner och företag. Statskontoret kan för sin del icke tillstyrka, att staten medverkar till någon provisorisk subventionering, då erfarenheten endast alltför ofta visat att »lillfälliga» statsunderstöd av detta slag hava en benägenhet att bli bestående.

Järnvägsstyrelsen delar utredningens uppfattning, att det i regel kan vara ändamålsenligt, att en trafikled omfattande såväl land- som sjötrafik, drives av en gemensam förvaltning. Man bör nämligen härigenom kunna bättre överblicka och samordna trafikens rent tekniska organisation, såsom turlistornas uppläggning med fördelning av resandeströmmen på tillgängliga bussar och passbåtar, personalens utnyttjande på ett mera effektivt och ekonomiskt sätt m. m. I princip har styrelsen sålunda intet att invända mot en samordning av trafikföretagen inom de tre största skärgårdslänen i enlighet med de i betänkandet utformade organisatoriska huvudlinjerna.

Vad angår detaljerna i utredningens förslag i vad dessa mera direkt beröra statens järnvägars intressen framhåller styrelsen, att styrelsen för sin del givetvis är beredd att lämna sin medverkan, i den mån detta befinnes påkallat samt förenligt med statens järnvägars affärsintresse. För att kunna bedöma behövligheten och lämpligheten i varje särskilt fall av de föreslagna anordningarna inom Göteborgs och Bohus samt Blekinge län erfordras emellertid mera ingående undersökningar inom ifrågavarande områden än som kunnat åvägbringas på den korta remisstid, som nu stått till styrelsens förfogande.

Utlåtande från *kommerskollegium* har ej inkommit. Däremot ha Sveriges allmänna sjöfartsförening, Föreningen Sveriges inrikes sjöfart, handelskammarna i Karlstad och Göteborg, Smålands och Blekinge handelskammare och Stockholms handelskammare utlåtit sig till kollegium.

Sveriges allmänna sjöfartsförening avstyrker förstatligande, kommunalisering och koncessionering av skärgårdssjöfarten. Utvägen att genom subventioner till existerande eller blivande privata kommunikationsföretag få fram en i stort sett billigare och jämväl i övrigt mera tilltalande lösning av problemet än genom stats- och kommunaldrift har, såvitt framgår av betänkandet, icke tillräckligt ingående undersökts och prövats.

Föreningen Sveriges inrikes sjöfart säger sig ha svårt se annat än att vid en återgång till mera normala förhållanden med en bättre balans mellan utgifter och trafikinkomster, skärgårdsrederierna skulle kunna driva sin trafik på ett ekonomiskt fullt bärkraftigt sätt, därest deras trafik kunde begränsas till den tid av året då trafikunderlaget motsvarar den erforderliga skärgårdsflottans kapacitet. Detta borde så mycket mera kunna bli fallet, därest utredningens förslag i övrigt genomfördes dels genom utbyggnad av särskilda förbindelser, som befriade båtarna från större delen av för-
lusttrafiken under vinterhalvåret dels genom en skyddslagstiftning mot konkurrens.

Föreningen är icke övertygad om, att det för trafikens effektiva ordnande i och för sig är nödvändigt att på sätt utredningen föreslår förenhetliga trafikverksamheten i Stockholms, Göteborgs resp. Karlskronas skärgårdar under det allmännas överinseende. Denna sin åsikt bygger föreningen även därpå, att föreningen icke för sin del kan finna, att en sådan sammanslag-

ning skulle få förmånliga verkningar av den räckvidd, som utredningen räknar med.

Föreningen anser, att en rationalisering av trafikverksamheten är det avgörande för en förbättrad ekonomi och därmed för en bättre service. Visserligen är f. n. en rationalisering till den del som gäller ny- och ombyggnad av fartyg svår att genomföra men detsamma torde gälla även av utredningen föreslagna utbyggnader av vissa vägar och till dessa anknutna kombinerade trafikleder.

Även efter en rationalisering kan det dock behövas inkomstillskott antingen genom subventioner eller höjda taxor, om ökade anspråk på trafiken skola kunna tillgodoses. I det senare fallet kan det enhetliggjorda trafiksystemet erbjuda vissa fördelar. Föreningen anför härom:

Om man ökar kraven på trafikservice under vinterhalvåret och även under sommaren genom tätare lägenheter o. s. v. torde det måhända även efter en rationalisering, vara nödvändigt med visst inkomstillskott för täckande av vissa partiella förluster och detta läser icke kunna ske utan tillskott från det allmänna eller uttagande av högre avgifter från trafikanterna eller en kombination mellan dessa åtgärder. Ett stöd från det allmänna i detta syfte skulle kunna givas formen av en ersättning för upprätthållande av viss trafik. Angelägenheten av dylika bidrag är särskilt stor under en övergångstid innan vintertrafiken kunnat förbilligas med hjälp av de av utredningen föreslagna väg- m. fl. förbindelserna.

Skulle däremot det tillskott, som sålunda erfordras för främst vintertrafikens upprätthållande på viss nivå helt uttagas av trafikanterna genom höjda biljettpriser, erbjuder måhända det förenhetliggjorda trafiksystemet vissa fördelar. Man har därmed emellertid kommit på sidan om de trafiktekniska problemen i sammanhanget. En faktor, som emellertid ställer frågan i en något annan dager, är de i utredningen nämnda planerna på att åstadkomma större regionala trafikföretag för särskilt Stockholms och Göteborgs omgivningar. Vid sidan av en sålunda i övrigt monopoliserad trafik skulle onekligen särskilda sjötrafikföretag komma i ett säriläge, där fördelarna av en enskild rederiverksamhet knappast helt kunde komma till sin rätt, detta i synnerhet om av dem begäres, att de utan samhällets stöd skulle upprätthålla samhällsligt önskvärd förlusttrafik. Detta speciella förhållande, medger föreningen, kan tala för att de kommunala intressena för dessa områden ingå som intressenter i de redan förefintliga trafikföretagen, vilka i samband med en sådan utvidgning av ägareintresset lämpligen böra sammanföras till ett enda företag för varje område.

Föreningen finner förslaget om enhetliggörande av *kustlinjerna* mellan Göteborg och Strömstad (Oslo) lämpligt.

Svenska teknologföreningen framhåller, att, såvitt föreningen kunnat utläsa ur de av utredningen gjorda analyserna av skärgårdsrederiernas ekonomi, skulle båttrafik med nyansskaffat, tidsenligt tonnage helt enkelt icke vara möjligt, därest man — som sig bör — fordrar, att trafiken skall täcka sina självkostnader, kapitalkostnader såväl som driftskostnader. Detta måste sägas vara ett säreget förhållande, trots de besvärliga förhållanden, under vilka ifrågasvarande trafik måste arbeta.

Föreningen uttalar, att de ogynnsamma ekonomiska förutsättningarna måhända bero på att kraven satts för höga. Det ligger sålunda främst i Göteborgs och Stockholms skärgårdar i båttrafikens natur att stor hastighet är mycket svår och dyrbar att uppnå.

Det är vidare möjligt, att rederiernas dåliga ekonomi under krisåren kan tillskrivas en priskontroll, som fastställt allt för låga biljettpris och andra taxor. Städernas breda semesterpublik förfogar numera över betydande inkomster, och den borde kunna betala ett pris för sina resor, som åtminstone under sommarsäsongen helt täcker rederiernas alla utgifter. Måhända voro taxorna redan före kristiden så att säga vanemässigt fastlåsta på en allt för låg nivå.

Utredningen har för åtminstone persontrafiken i linjetrafik föreslagit, att den ombesörjes av helt eller delvis kommunala rederier med monopolställning. Föreningen uttalar betänkligheter inför kommunal drift i ett uppenbarligen så svårbemästrat fall som detta. Föreningen anser, att subventionsmetoden bör givas ett bestämt företräde, därest båttrafiken icke kan göras självförsörjande. Enär en folkfattig skärgård blir föga användbar som semesterområde — och en avfolkad nästan oanvändbar, bör det ligga i de stora städernas eget intresse att subventionera båttrafiken. Måhända kan man konstruera ett differentierat biljettsystem med årsbiljetter eller liknande, som för den bofasta skärgårdsbefolkningen, som även nu har dålig tillgång till kontanta medel, tryggar ett visst månatligt antal resor året runt till nedsatt pris och göra tillämpningen av ett sådant system till villkor för subvention. Från sommargäster med och utan egna villor och sportstugor och från semesterpubliken, samtliga numera tillhörande folkgrupper med stor köpkraft, kan utan tvivel ett högre biljettpris uttagas.

Även en betydande subvention till skärgårdsrederierna bör bliva föga kännbar för städer sådana som Göteborg och Stockholm. Först sedan fortsatta försök med subventioner slagit fel, bör man övergå att dryfta rederier i kommunal eller annan allmän drift. Därvid måste tillses, att den bofasta skärgårdsbefolkningens berättigade önskemål tillgodoses i första hand.

Myndigheter i Göteborgs och Bohus län m. fl.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har infortrat yttranden från landstingets finansberedning, stadsfullmäktige i Göteborg, kommunalfullmäktige i Styrso och Öckerö kommuner samt Ångbåtsaktiebolaget Bohusländska kusten, Marstrands Nya Ångfartygs Aktiebolag, Trafikaktiebolaget Öckerö skärgård och Styrso Trafikaktiebolag.

Länsstyrelsen tillstyrker kustlinjetrafikens ordnande efter i huvudsak de av utredningen uppdragna riktlinjerna. Då frågans lösning kan komma att draga ut på tiden och en driftnedläggelse ej bör få riskeras, anser länsstyrelsen nödvändigt, att såsom ett provisorium en viss statlig subvention får utgå till de nuvarande företagen.

Beträffande det föreslagna kommunala rederiföretaget i Göteborgsskärgårdarna ställer sig länsstyrelsen tveksam och anser frågan kräva närmare

övervägande. Länsstyrelsen anser att i varje fall ökommunernas inflytande i ett dylikt företag icke bör få den underordnade ställning som utredningen anser.

Av de till länsstyrelsen inkomna yttrandena inhämtas i huvudsak följande.

Göteborgs och Bohus läns landstings finansberedning anser det vara riktigt att basera skärgårdstrafiken på passbåtslinjer i samtrafik med landtrafikföretagen, för Bohusläns vidkommande i första hand statens järnvägars busslinjer. Utredningens förslag att dessa passbåtslinjer i huvudsak skola bedrivas i enskild regi med — vid behov — statlig subvention, är ur kostnadssynpunkt att föredraga framför 1938 års utrednings förslag om att inlemma passbåtslinjerna i det allmänna vägväsendet. Vid bedömning av subventionsbehovet bör emellertid beaktas, att taxorna bör hållas på en så låg nivå, att de icke bli betungande för befolkningen.

För kusttrafiken är den verksamhet, som bedrivs av länets två kustlinjerederier fortfarande av stor betydelse. Beredningen delar emellertid utredningens mening om, att kusttrafiken i fortsättningen borde baseras på endast en linje Göteborg—Lysekil—Strömstad(—Oslo). Om de båda rederierna samarbetade om en sådan linje, borde rörelsen med hänsyn till den relativt lönande sommartrafiken kunna bli självbärig. En förnyelse av tonnaget torde emellertid vara en nödvändig förutsättning härför. Huruvida även denna förnyelse kan åstadkommas utan subvention från statens sida, undandraget sig beredningens bedömande. En sådan subvention bör emellertid icke under alla omständigheter vara utesluten.

För Göteborgsområdet räknar utredningen med, att de nuvarande rederierna skulle avlösas av ett nytt trafikföretag, i vilket Göteborgs stad samt Styrso och Öckerö kommuner skulle bli huvudintressenter. Beredningen tillstyrker, att utredning verkställs om möjligheterna att få till stånd ett sådant företag. Beredningen är däremot ej ense med utredningen om att Göteborgs stad bör ha det avgörande inflytandet i ett sådant företag, då det synes önskvärt, att skärgårdsborna kunna hävda sina intressen gentemot storstaden, som ju i första hand har intressen att bevaka i fråga om sommartrafiken. Beredningen ifrågasätter därför, om det icke vore lyckligast, att staten tecknade så stor del i företaget, att dess andel tillsammans med skärgårdskommunernas bleve lika stor som Göteborgs stads andel.

Göteborgs stadsfullmäktige ha såsom yttrande åberopat ett av drätselkammarens andra avdelning avgivet yttrande ävensom en av byggnadsnämnden till avdelningen avgiven skrivelse.

Avdelningen åberopar innehållet i en av *fastighetskontoret* avgiven promemoria vari fastighetskontoret uttalar i huvudsak följande.

För egen del får fastighetskontoret framhålla, att Göteborgs stad givetvis har stort intresse av goda trafikförbindelser med dess skärgård med hänsyn till såväl stadens innevänares behov av rekreation i skärgården, vilket behov ju närmast gör sig gällande under sommarmånaderna, som för att underlätta skärgårdsbefolkningens under hela året förekommande resor till staden i

affärs- och andra syften. Genom skärgårdsutredningens betänkande torde få anses klarlagt, att de nuvarande trafikförbindelserna icke äro tillfredsställande. Det kan då icke anses opåkallat, att staden lämnar sin medverkan till förbättrade förhållanden härutinnan. Utredningens förslag går ju också ut bl. a. därpå, att staden genom bolagsbildning i förening med vissa andra kommuner skulle söka åstadkomma en rationellare trafik, samtidigt som staten skulle ekonomiskt engagera sig i avsevärd omfattning för ernående av förbättrade kommunikationer. Ur principiell synpunkt synes hinder knappast böra resas mot att en kommun ingår som delägare i rederiföretag, vars verksamhet till stor del komme kommunens innevånare till godo. Huruvida den föreslagna bolagsbildningen kommer att godtagas av de avsedda främmande kommuner, som däri skulle ingå såsom delägare, är emellertid tillsvidare obekant. Utredning om det tillämnade nya rederiföretagets bärighet saknas ävenledes. Därest företaget skulle gå med förlust, skulle det måhända från stadens sida kunna med fog ifrågasättas, att staten, i den mån förlusten föränledes av den för skärgårdsbefolkningen behövliga, men mindre givande vintertrafiken, borde lämna bidrag till täckande av sådan förlust.

En sådan form av subvention synes mera tilltalande än att genom koncessionstvång hålla besvärande konkurrens borta. Sådant tvång är ju, enligt utredningens förslag, endast avsett att tillämpas under övergångstiden, till dess utredningens förslag genomförts.

Fastighetskontoret anser, att skärgårdsutredningens förslag i huvudsak äro ägnade att möjliggöra en välbehöblig förbättring av de Göteborgs stad berörande förhållandena på skärgårdstrafikens område, och fastighetskontoret förordar därför, att från stadens sida inga principiella erinringar göras mot skärgårdsutredningens föreliggande förslag. Det synes dock härvid böra ifrågasättas, huruvida icke av utredningen till nybildning föreslaget rederiföretag med staden och vissa skärgårdskommuner såsom huvuddelägare skäpligen borde hållas skadeslöst av staten i sådana fall, då företaget gått med förlust samt denna kan härledas till företagets verksamhet för tillgodoseende av skärgårdsbefolkningens trafikbehov vintertid.

Byggnadsnämnden har i sitt utlåtande endast berört spörsmålet var Göteborgsskärgårdens sjötrafik bör ha sin anknytning till fastlandet.

Styrsö kommunalfullmäktige anse, att det skulle vara mest ändamålsenligt att den huvudsakliga persontrafiken till och från Styrsö skärgård ordnades med en passbåtslinje över Saltholmen. Turerna böra i första hand läggas så att de bliva ekonomiskt lönande. Sommartid måste trafiken ordnas med hänsyn till den starkt ökade resandeströmmen, dock utan att skärgårdsbefolkningens behov tillbakasättes.

Kommunalfullmäktige anse, att vägförvaltningen bör omhändervä skärgårdstrafiken. Utredningens förslag om att ett nytt trafikbolag bildas, vari nuvarande Öckerö- och Styrsöbolagen ingå, samt med Göteborgs stad och Öckerö och Styrsö kommuner som delägare, måste betraktas som en andrahandslösning.

Av utredningen framkastat förslag om att Göteborgs stad skulle ha merinflytande i det planerade företaget, måste dock väsentligt avkylla skärgårdskommunernas intresse för kompanjonskap. Det kan icke vara motiverat, att på den grund att Göteborgs stad sannolikt kommer att få bestämmanderät-

ten över trafikmedlen till lands, de även skulle ha bestämmanderätten över skärgårdstrafiken. Fullmäktige anse därför, att framhållandet av vem som skulle ha ett eventuellt merinflytande i det planerade företaget helt kunnat förbigås av utredningen.

Öckerö kommunalfullmäktige framhålla bl. a., att enligt fullmäktiges mening persontrafiken bör ordnas genom färjor (passbåtar) mellan öarna och Hjuvik. Detta trafikproblem bör lösas genom det allmännas försorg i likhet med vad som skett på fastlandet, där vägarna sammanbindas sjöledes.

Förslaget att sammanslå skärgårdsrederierna i Öckerö och Styrso skärgårdar till ett företag anse fullmäktige olämpligt. Beträffande förslaget, att Göteborgs stad och skärgårdskommunerna skulle bilda ett rederiföretag anse fullmäktige, att ett sådant företag icke bör komma i fråga, förrän det utretts i vad mån trafiken kan ordnas mellan öarna och Hjuvik genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg och i övrigt på annat sätt, eventuellt genom ett kommunalt företag med statligt stöd. Särskilt bör detta stöd gälla anskaffandet av nytt tonnage, vilket skärgårdsutredningen framhållit det stora behovet av.

Kommunalfullmäktige anse att Göteborgs stad icke bör ha det dominerande inflytandet över en sjötrafik, vilken huvudsakligen gäller skärgårdsbefolkningen. Att samarbete mellan Göteborgs stad och Öckerö kommun beträffande trafiken i övrigt bör förekomma, anser kommunalfullmäktige alla skäl tala för.

Av de yttranden, som inkommit från de av skärgårdsutredningens förslag berörda rederierna i Göteborgs och Bohus län inhämtas i huvudsak följande.

Ångbåtsaktiebolaget Bohuslänska Kusten uttalar att det av skärgårdsutredningens betänkande ej framgår huruvida det föreslagna anslaget på 300 000 kronor till subvention åt vissa av de nuvarande skärgårdsrederierna även är avsett att kunna disponeras för skärgårdsrederierna i Bohuslän. De förslag utredningen gör äro dels en sammanslagning av Ångbåts Aktiebolaget Bohuslänska Kusten och Marstrands Nya Ångfartygs Aktiebolag, dels en samordning med de större Göteborgsrederiernas trafik. I övrigt medför enligt bolaget utredningens förslag endast ytterligare konkurrens och ytterligare försämrad ekonomi för rederierna. Vintertrafiken måste därför bliva ännu mera förlustbringande och man måste räkna med möjligheten av att den upphör eller kraftigt reduceras. De positiva förslag som framföras nämligen sammanslagning mellan Marstrands Nya Ångfartygs Aktiebolag och Ångbåts Aktiebolaget Bohuslänska Kusten och en samordning med de större Göteborgsrederiernas trafik, förklarar sig bolaget gärna vara villigt att diskutera.

Bolaget understryker slutligen betydelsen av en förnyelse av tonnaget och uttalar önskvärheten av ett engångsanslag för ändamålet.

Marstrands Nya Ångfartygs Aktiebolag har ej kunnat finna, att ett realiserande av skärgårdsutredningens förslag innebär ett säkerställande av den för skärgårdssamhällena nödvändiga vintertrafiken. Från båda kustlinjerederierna har flera gånger framhållits, att vintertrafiken måste helt upphöra, om icke bidrag i någon form lämnas för dess upprätthållande. Då kustlinjerederierna varken var för sig eller sammanslagna kunna åstadkomma

någon betydande minskning av sina driftkostnader framstår det för bolaget som om den enda framkomliga vägen vore en sänkning av det upprepade gånger höjda kolpriset.

Bolaget förklarar sig sedan många år vara gynnsamt inställt till samordning av bolagets och Ångbåtsaktiebolaget Bohuslänska Kustens trafik.

Trafikaktiebolaget Öckerö skärgård förklarar sig städse ha ansett, att trafiken mellan Göteborg och öarna i Öckerö kommun bör ägas och drivas av kommunen. Bolaget uppger sig vidare under många år ha föreslagit och lämnat erbjudande till Öckerö kommun härom.

Styrsö Trafikaktiebolag framhåller, att bolagets aktier ägas av AB Långedrag. Även de tre ångbåtarna, som varit förhyrda av trafikbolaget och som äro nödvändiga för upprätthållandet av den nuvarande trafikkapaciteten, ägas av Långedragbolaget.

Sedan en tid tillbaka pågå underhandlingar mellan Göteborgs stad och AB Långedrag angående försäljning till staden av AB Långedrag's egendom, inklusive Styrsö Trafikaktiebolag och de nämnda ångbåtarna.

Såvitt på trafikbolaget ankommer, förefinnes sålunda intet hinder för att trafiken i Göteborgs södra skärgård ordnas enligt 1945 års skärgårdsutrednings betänkande.

Handelskammaren i Göteborg uttalar om utredningens förslag beträffande sjötrafiken i Göteborgs skärgård, att kammaren i och för sig finner denna lösning föga tilltalande, eftersom därigenom monopolliknande förhållanden komma att skapas, som måhända förhindra en utveckling av kommunikationsmedel och trafiklinjer, vilken vid fri konkurrens skulle ha större möjligheter att äga rum. Handelskammaren måste dock, med hänsyn till de erfarenheter i fråga om skärgårdstrafiken som gjorts vid tidigare tillfällen, medgiva att någon rationell lösning utanför den av utredningen föreslagna svårligen kan framläggas. Om man genom frivilliga överenskommelser mellan de berörda kommunerna och de nu befintliga skärgårdsrederierna kan uppnå att kommunerna erhålla ett lämpligt avvägt inflytande i företagen, vore det därför enligt kammarens mening lyckligt.

Beträffande den trafik som f. n. bedrivs av två större rederier från Göteborg utmed bohuslänska kusten sammanfaller utredningens förslag i huvudsak med de tankegångar handelskammaren i ett tidigare yttrande i frågan anslutit sig till. Handelskammaren har därför i detta hänseende intet att erinra mot utredningens förslag.

Myndigheter i Blekinge län m. fl.

Länsstyrelsen i Blekinge län har — efter hörande av Blekinge läns landstings förvaltningsutskott, stadsfullmäktige i Karlskrona, kommunalfullmäktige i Hasslö, Aspö, Tjurkö, Sturkö och Torhamns kommuner samt Karlskrona Ångslups Aktiebolag — förklarat sig i stort sett icke ha något att erinra mot skärgårdsutredningens förslag, att den civila sjöfarten i Karlskrona skärgård bör omhänderhavas av ett företag, vilket även bör ombesörja de reguljära militära förbindelserna, att såsom delägare i företaget ingå — förutom enskilda intressenter — ökommunerna, Karlskrona stad och staten, varvid ökommunerna böra representeras av landstinget samt att staten

erhåller det avgörande inflytandet i företaget. Länsstyrelsen framhåller emellertid, att det blir ett stort antal spörsmål — icke minst i fråga om stadens och landstingets medverkan samt kommunikationslinjer — som vid förhandlingarna mellan de berörda parterna måste komma under behandling, då det givetvis icke är lämpligt eller möjligt att närmare taga ställning därvidlag, innan principfrågan vunnit sin lösning. Det är därför önskvärdt, att principspörsmålet snarast måtte upptagas till avgörande, så att den trängande frågan om skärgårdskommunernas trafikförhållanden utan onödigt dröjsmål bringas till en ändamålsenlig lösning.

De av utredningen föreslagna trafikplanerna finner länsstyrelsen i stort sett lämpliga.

Av de till länsstyrelsen ingivna yttrandena inhämtas i huvudsak följande.

Blekinge läns landstings förvaltningsutskott delar helt utredningens uppfattning, att för Karlskrona skärgård bör bildas *ett* trafikföretag under medverkan från det allmännas sida. Däremot är utskottet tveksamt beträffande kommunernas respektive landstingets delägareskap i detta företag. För åstadkommande av en regional samordning av trafiken bör enligt utskottets mening de av staten drivna företagen på fastlandet samordnas med trafiken i skärgården och en vinst- och förlustutjämning ske dessa företag emellan. Denna utskottets principiella inställning till trots är utskottet villigt att, med hänsyn till landstingets synnerligen stora intresse för att skärgårdstrafiken ordnas och förbättras, tillstyrka en medverkan från landstinget därest från statsmakternas sida en sådan medverkan anses erforderlig.

Stadsfullmäktige i Karlskrona ha åberopat ett av styrelsen för kommunala byrån avgivet yttrande, vari framhålles, att det även ur stadens synpunkt får anses vara ett intresse, att skärgårdstrafiken upprätthålles. Riskerna vid en kapitalinvestering i skärgårdstrafiken äro betydande och det kapital staden kan komma att satsa, kan knappast betraktas som en kapitalinvestering utan får snarare karaktären av subvention. Detta behöver dock icke väcka några betänkligheter, därest det belopp som skall inbetalas, är begränsat.

Kommunalfullmäktige i Hasslö kommun anse att trafiken även i fortsättningen bör bedrivas av den nuvarande företagaren. Skulle denne i en framtid icke vilja eller kunna sköta trafiken kan frågan ånyo upptagas till omprövning.

Kommunalfullmäktige i Aspö kommun ha avstyrkt förslaget under hänvisning till att trafiken numera är synnerligen väl tillgodosedd genom en-skild person.

Kommunalfullmäktige i Tjurkö och Sturkö kommuner ha tillstyrkt utredningens förslag.

Karlskrona Angslups Aktiebolag har tillstyrkt utredningens förslag.

Enligt *statens sakrevisions* mening äro särskilda åtgärder från statens sida erforderliga för ordnandet av sjötrafiken i Karlskrona skärgård. Sakrevisionen har intet att erinra mot utredningens förslag i denna del, men förutsätter att revisionen beredes tillfälle att granska verksamheten inom det statliga företag, som enligt utredningens förslag avses skola bildas för bedrivande av ifrågavarande trafik.

Chefen för marinen uttalar, att en inom Sydkustens marindistrikt utförd granskning av betänkanudet, till vilken chefen för marinen ansluter sig, otvetydigt visar, att utredningens förslag om samordning av de militära och civila kommunikationerna inom Blekinge skärgård från militär synpunkt icke kunna godtagas. Därest en sådan samordning i en eller annan form ändock anses böra komma till stånd, anser chefen för marinen det vara oundgängligen nödvändigt, att de militära intressena bliva vederbörligen tillgodosedda, exempelvis genom att chefen för Blekinge kustartilleriförsvaret får representera de statliga intressena.

Myndigheter i Stockholms län m. fl.

Länsstyrelsen i Stockholms län har hört landstingets förvaltningsutskott, svenska skärgårdsförbundet, skärgårdskommunernas förtroenderåd samt Waxholms Nya Ångfartygs Aktiebolag, Ångfartygsaktiebolaget Stockholm—Blidösund, Skärgårdsrederiet Aktiebolag, Stockholms Läns Omnibusaktiebolag, Vaxholms Trafik Aktiebolag, Järnvägsaktiebolaget Stockholm—Saltjön och Stockholm—Nynäs Järnvägsaktiebolag.

Länsstyrelsen har för egen del uttalat, att intet synes vara att erinra mot utredningens förslag att sjötrafiken i norra och södra delarna av skärgården väsentligen skall baseras på passbåtar, i anslutning till busslinjerna på fastlandet, därvid samtrafik i en eller annan form bör ävägbringas. En dylik samordning bör enligt länsstyrelsen uppenbarligen bliva till stort gagn för både skärgårds- och fastlandsbor.

Vad angår sättet för den övriga sjötrafikens ordnande, har, enligt länsstyrelsen, erfarenheten klart givit vid handen, att skärgårdsbefolkningens behov av tillgång till sjötrafikmedel icke kan tillgodoses utan det allmännas ingripande i någon form. Tydligt är också, att sjötrafikens anförtröende åt ett enda företag bör kunna minska, om också icke utesluta, behovet av subvention. Slutligen kunna de skäl, som utredningen anført mot trafikens drivande i enskild regi, icke fränkännas berättigande. Om det sålunda ur nu anförda synpunkter icke torde vara något att invända mot utredningens förslag, så synes det dock kunna ifrågasättas, om icke staten med hänsyn till de anspråk, som verksamheten kan komma att ställa på den, bör vara representerad i det företag, som enligt förslaget skulle taga hand om trafiken.

Av de av länsstyrelsen infordrade yttrandena inhämtas i huvudsak följande.

Landstingets förvaltningsutskott har såsom eget yttrande överlämnat ett av landstingets skärgårdskommitté avgivet yttrande. Kommittén anser, att staten såsom blivande ägare till Stockholm—Roslagens och Stockholm—Nynäs Järnväg bör svara även för båttrafiken i mellanskärgården. Bidrag för denna trafik bör dock kunna erhållas från Stockholms stad och landstinget. Kommittén framhåller därvid, att frågan om och formerna för en eventuell samverkan eller delaktighet från landstingets sida i skärgårdens trafikföre-

tag bör bli föremål för noggrant övervägande, innan landstinget närmare engagerar sig däri. Kommittén anser, att landstinget ej har anledning motsätta sig av utredningen föreslagna provisoriska åtgärder i avvaktan på trafikens slutgiltiga ordnande.

Svenska skärgårdsförbundet förklarar sig i frågan om kommunalisering av skärgårdstrafiken ansluta sig till den principiella uppfattning som kommit till uttryck i det vid skärgårdsutredningens betänkande fogade särskilda yttrandet (se s. 34). De förhållanden som enligt detta yttrande kunna motivera en kommunalledning föreligga emellertid enligt förbundets mening icke i Stockholms skärgård.

Stockholms skärgårdskommuners förtroenderåd anser de av utredningen föreslagna åtgärderna för provisoriskt ordnande av trafiken genom subventionering i nuvarande läge vara nödvändiga för att ej den för närvarande dåliga trafiken skall upphöra. Förtroenderådet anser önskvärt, att skärgården på något sätt blir direkt representerad i det bolag som kan komma att bildas för omhänderhavande av skärgårdsrederiernas trafik.

Waxholms Nya Ångfartygs Aktiebolag anser att den mest rationella lösningen av trafikproblem inom Stockholms skärgård är, att samtliga de olika trafikmedlen inom denna skärgård samordnas till ett företag samt att trafiken med hänsyn till detta områdes stora betydelse för Stockholm och närliggande områden bedrivs i kommunal regi. Skärgårdsutredningen synes ej hava varit främmande för en lösning av trafikfrågan enligt den här skisserade linjen. Utredningen föreslår nämligen, att de landväga trafikföretagen skola avstå en del av sin vinst till förmån för sådana sjötrafikföretag inom området, som lämna underskott å sin verksamhet. Härmed torde avses att skapa en viss ekonomisk utjämning mellan de olika trafikföretagen inom ett och samma skärgårdsområde. Då en närmare utredning om de ekonomiska verkningarna av ett sådant förslag ej föreligger, är bolaget ej berett att nu förorda en sådan lösning av trafikfrågan inom Stockholms skärgård.

Bolaget framhåller härefter, att bolaget i det stora hela anser sig kunna biträda skärgårdsutredningens synpunkter och förslag och tror sig finna, att de framlagda förslagens realiserande bör kunna åvägabrinda en tillfredsställande och framför allt betryggande trafik i landets större skärgårdar.

Bolaget framhåller som sin åsikt det nödvändiga i att det allmänna efter de i huvudsak i betänkandet framlagda riktlinjerna ingår såsom huvudintressent i de nya skärgårdsföretagen för att framför allt tillskapa en betryggande trafik i landets större skärgårdar. Det måste också såsom tidigare framhållits, vara ett allmänt intresse, att skärgårdsöarna förbli befolkade och med utgångspunkt härifrån måste det allmänna också påtaga sig det huvudsakliga ekonomiska ansvaret för lösandet av de särskilt för den bofasta skärgårdsbefolkningen så betydelsefulla trafikfrågorna. Skall skärgårdstrafiken i fortsättningen, i vad den avser båttrafik, drivas till rimliga biljettpriser i den utsträckning utredningen föreslår, vilken torde kunna räknas som ett minimikrav från de i skärgården fast eller tillfälligt boende, måste trafiken ekonomiskt tryggas på annat sätt än tidigare.

Skulle icke en lösning inom en snar framtid åvägbringas, ser sig Waxholmsbolaget för sin del nödsakat att skyndsamt avveckla såväl icke ekonomiskt bäriga sommarlinjer som huvudparten av trafiken vintertid, vår och höst. En begränsning av trafiklinjernas antal sommartid skulle medföra mycket allvarliga konsekvenser för samtliga i skärgården boende, icke minst för alla de stockholmare, som sommartid vistas i skärgården, och en indragning av vinter-, vår- och hösttrafiken skulle vara lika allvarlig för den i skärgården fast boende befolkningen, varför det synes bolaget riktigt att Stockholms stad, Stockholms läns landsting och skärgårdskommunerna upptaga till behandling frågan om ett bevarande och utvecklande av skärgårdstrafiken.

Vad angår de av utredningen föreslagna provisoriska åtgärderna för ordnande av skärgårdstrafiken framhåller bolaget, att det föreslagna understödsanslaget av 300 000 kronor i första hand behöver anlitas för bidrag till vintertrafiken och måste beräknas årligen återkomma i statsbudgeten, åtminstone intill dess den nya organisationen genomförts. Under tiden intill så skett kan man förvänta, att förhandlingar komma att upptagas och pågå mellan de kommunala myndigheterna och vederbörande rederiföretag.

Angfartygsaktiebolaget Stockholm—Blidösund ifrågasätter huruvida drift genom det allmännas försorg med dess många konsekvenser är en lyckad lösning av ifrågavarande trafikfråga. Ett väl avvägt subventionstillskott för hösttrafiken, oktober—december samt vintertrafiken, januari—mars månader, anser bolaget vara en lyckad lösning för både redare och trafikanter.

Skärgårdsrederiet Aktiebolag anser, att man med modernt tonnage enskilt och med sådan fördel kan bedriva sjötrafik i skärgården att resultatet av sommarhalvårets seglation mer än väl skulle kompensera vintertrafikens förluster. Efter att ha uppdragit vissa riktlinjer för sjötrafikens bedrivande uttalar bolaget, att de ekonomiska förutsättningarna för trafiken synas vara så goda att privat kapital kan påräknas härför. Vintertrafikens problem kan enligt bolagets mening tills vidare icke lösas genom det allmännas ingripande. Bolaget anser sig icke kunna tillstyrka de av utredningen föreslagna åtgärderna.

Stockholms läns omnibusaktiebolag uttalar, att några särskilda åtgärder icke behöva vidtagas för att inom bolagets trafikområde trygga den hittills förekommande passbåtstrafikens fortbestånd och utveckling. Att för den norra skärgårdstrafikens skull kommunalisera bolagets busstrafik måste enligt bolagets mening betecknas såsom onödigt.

Vaxholms Trafik Aktiebolag föreslår att öarna kring Vaxholm erhålla passbåtsförbindelse med anknytning till busstrafiken till och från Vaxholm.

Järnvägsaktiebolaget Stockholm—Saltsjön har intet att erinra mot föreslaget samarbete genom samtrafik med det elier de båtöretag, som komma att driva sjötrafik i Stockholms skärgård i anslutning till platser, som trafikeras av bolagets buss- och järnvägslinjer. Bolaget påpekar dock, att passbåtsförbindelserna allenast äro att anse som mindre tillförsellinjer till bolagets trafikföretag.

Stockholm—Nynäs Järnvägsaktiebolag yrkar avslag på förslaget om ett kommunalt trafikföretag och föreslår, att en ingående undersökning av möjligheterna för de nuvarande skärgårdsrederiernas rationalisering av driften i första hand verkställes, innan frågan om en kommunaldirigering upptages till prövning. Det synes oss även lämpligt att om nuvarande trafikutövare sakna intresse för fortsatt drift, tillfälle bör givas i första hand för andra privata företagare att mot vissa garantier upptaga och bedriva trafiken. Nuvarande tidsläge inbjuder ej heller till en utökad belastning av samhällsekonomin mer än vad den verkliga nöden kräver. Den tidigare be-trädda vägen med subvention till privata trafikutövare bör fortfarande utnyttjas, vilket torde vara det billigaste sättet för samhället, vare sig det gäller stat eller kommun, att för närvarande lösa denna trafikfråga på ett effektivt sätt.

Bolaget ansluter sig i övrigt till de synpunkter, som direktören Lindencrona avgivit i särskilt yttrande.

Riksförbundet Landsbygdens folk har överlämnat ett yttrande från Stockholms länsförbund, vari länsförbundet förklarar sig dela skärgårdsutredningens uppfattning att det avgörande inflytandet över sjötrafikföretagen bör ligga på samma händer som landtrafikföretagen för att erforderlig samordning skulle kunna åvägbringas.

Det torde dock, enligt länsförbundet, vara att förvänta att statens järnvägar så småningom komma att övertaga Stockholm—Roslagens järnvägar och Stockholm—Nynäs järnväg samt de till dessa företag anslutna busslinjerna. Eftersom staten härigenom torde komma att få ett starkt inflytande över skärgårdstrafiken synes det länsförbundet lämpligt att staten även övertager sjötrafiken. Endast på denna väg synes man kunna förvänta att en rimlig avvägning kommer till stånd mellan å ena sidan Stockholms stads intresse av att erhålla tillgång till lämpliga fritidsområden för stadsbefolkningen och å andra sidan skärgårdsbefolkningens intressen. Ett statligt övertagande av sjötrafiken behöver givetvis icke innebära att de närmast berörda intressena frånhandlas möjligheterna att få sina synpunkter beaktade. Trafikplanerna för skärgården skulle sålunda kunna uppgöras i samråd med förslagsvis överståthållarämbetet och länsstyrelsen.

Enligt *överståthållarämbetets* uppfattning har utredningen förebragt vä-gande skäl för sin mening att skärgårdstrafik i erforderlig omfattning fort-sättningsvis icke torde kunna drivas av enskilda företag utan fortlöpande subventioner. Beträffande de åtgärder som i anledning härav böra vidtagas för ett ändamålsenligare ordnande av trafiken är överståthållarämbetet ense med utredningen därom att regional samverkan mellan olika trafik-medel bör eftersträvas och den nuvarande splittringen av trafikapparaten i flera företag med olika ägare bringas att upphöra. Ämbetet har ej heller i princip något att erinra emot att samordningen av trafiken sker under det allmännas medverkan och att provisoriska bestämmelser om trafiktill-ståndsreglering införes.

Överståthållarämbetet har således i och för sig icke något att erinra emot att förhandlingar upptagas för organiserandet i första hand av det av utredningen förordade centrala skärgårdsrederiet. Då emellertid — såsom här förut framhållits — intresset för Stockholms stads del väsentligen begränsar sig till skärgårdens sommartrafik, vilken torde vara självbärig, och då upprätthållandet av den förlustbringande vintertrafiken har en befolkningspolitisk bakgrund och alltså kan anses vara även ett statsintresse, anser överståthållarämbetet att även staten bör medverka vid förhandlingarna och till den ekonomiska lösningen av frågan.

Överståthållarämbetet har vid sitt utlåtande fogat yttrande från *Stockholms stadsfullmäktige*, av vilket inhämtas i huvudsak följande.

Stockholms stadsfullmäktige uttala, att utredningens förslag angående utbyggnad och komplettering av trafiklederna i skärgården icke synes tillräckligt beakta betydelsen för storstadsbefolkningen av goda förbindelser med stadens skärgårdsreservat, att utredningens förslag om provisoriska åtgärder för reglering av skärgårdstrafiken böra snarast möjligt genomföras, men att en regional samordning av skärgårdstrafiken i ett gemensamt trafikföretag bör ske under medverkan från statens sida och att ett sådant företags organisation och ekonomiska förutsättningar liksom även frågan om en riktig avvägning av de olika intressena i företaget synes kräva ytterligare utredningar, vid vilka staden är beredd att medverka.

I anslutning härtill åberopa fullmäktige av borgarrådsberedningen avgifvet yttrande, vari framhålles följande.

Enligt de av utredningen verkställda undersökningarna synes trafiken i Stockholms skärgård belinna sig i en ganska prekär situation. Redan för år 1947 räknar man med ett underskott på den löpande driften av ej mindre än 200 000 kronor. Dessutom torde betydande kapitalinvesteringar vara nödvändiga. Förbättring av det delvis ganska otidsenliga båtmaterialiet anses nämligen kunna ske endast genom nybyggnader.

Av allt att döma är dock sommartrafiken i huvudsak löande. För denna del av rörelsen intresserar sig också den fria företagsamheten allttjämt. Där emot kommer troligen framtör allt vintertrafiken att kräva allt större subventioner från det allmänna, om de enskilda företagen lämnas frihet att huvudsakligen ägna sig åt den löande sommartrafiken. Så som situationen utvecklats sig synes därför ett koncessionstvång för skärgårdstrafiken — på samma sätt som för linjetrafik till lands — motiverat och likaså en regional samordning, som ger möjligheter att rationellt utnyttja transportmedlen.

Därmed är emellertid icke sagt, att kostnaderna för den icke bärkraftiga trafiken under alla förhållanden skola i första hand övervältras på den bärkraftiga trafiken och endast ett eventuellt nettounderskott täckas av det allmänna. Sommartrafiken i skärgården tjänar sitt särskilda ändamål och bör ej utan noggranna överväganden utnyttjas för att underhålla en för den fasta skärgårdsbefolkningen avsedd trafikapparat, som har andra närings- eller befolkningspolitiska syften. Dessa problem kräva ett närmare klarläggande.

Stockholms stads intressen beträffande skärgårdstrafiken hänföra sig självfallet huvudsakligast till sommartrafiken och då denna är självbärande finnas icke några skäl att staden skulle deltaga i *subventioner* åt skärgårdstrafiken. I den mån skärgårdskommunerna själva icke kunna lämna till-

räckligt stöd åt den trafik, som erfordras för den fasta skärgårdsbefolkningen, bör detta ankomma på staten och landstinget. Att staden har ett visst allmänt intresse av att skärgården icke avfolkas torde icke vara tillräcklig grund för sådana subventioner från stadens sida.

Däremot kan staden icke sägas helt sakna intresse av att medverka, om ett *regionalt trafikföretag* inrättas, närmast för att behovet av snabba och billiga kommunikationer till friluftsservaten i skärgården skall bliva tillgodosett. Idrotts- och friluftsstyrelsen har påpekat, att dessa intressen icke blivit tillräckligt beaktade i den nu föreliggande utredningen. Staden bör därför förklara sig beredd att medverka vid blivande fortsatta utredningar och förhandlingar om bildande av ett regionalt trafikföretag för Stockholms skärgård.

Stockholms handelskammare avstyrker utredningens förslag om koncessionering och kommunalisering av skärgårdssjötrafiken, medan övriga förslag tillstyrkas. Kammaren framhåller, att i varje fall för Stockholms vidkommande varken kommunen eller trafikanterna vunnit enbart goda erfarenheter av kommunal trafikdrift.

Myndigheter i Västernorrlands län m. fl.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län har såsom ett alternativ till den av utredningen framlagda lösningen av sjötrafikfrågorna i länet föreslagit, att den inom länets kustområde norr om Härnösand nu bedrivna passbåts- och kustlinjetrafiken — däri inbegripet den lokala trafiken inom Örnsköldsviks skärgård — sammanföres till ett företag, vari en eller flera av de nuvarande trafikutövarna jämte för trafikens fortbestånd intresserade enskilda personer och sammanslutningar ingå som delägare samtidigt som kontakt upptages med de av trafiken berörda kommunerna och landstinget för att om möjligt utverka deras ekonomiska medverkan för trafikens fortbestånd. Spörsmålet huruvida och i vilken omfattning förutsättningar föreligga för ett sådant samgående i syfte att åvägabringa en praktisk, ekonomiskt genomförbar och för skärgårdsbefolkningen någorlunda tillfredsställande lösning av skärgårdsöarnas och kustorternas inbördes trafikproblem, synes böra undersökas, innan det allmänna ytterligare engagerar sig ekonomiskt i förevarande trafikangelägenheter. Frågan om ett ändamålsenligt ordnande av länets skärgårdstrafik måste vidare anses vara en så betydelsefull angelägenhet för länet, att förslag till en alternativ lösning bör utarbetas och övervägas, innan statsmakterna fatta slutlig ståndpunkt till här föreliggande trafikspörsmål.

Innan utredning förebragts rörande de med anskaffandet av en ny passbåt för båttrafiken på Köpmanholmen förenade kostnaderna och till dess undersökning hunnit verkställas rörande förutsättningarna för en lösning av förevarande trafikspörsmål i enlighet med den av länsstyrelsen här skisserade alternativa linjen, böra statsmedel snarast ställas till förfogande för motorbyte i »Ulvö Express» och statssubvention tillsvidare i erforderlig omfattning lämnas den av Rederiaktiebolaget Kusttrafik bedrivna reguljära kusttrafiken med maximerat belopp icke understigande det av utredningen föreslagna, 5 000 kronor per år.

Västernorrlands läns landstings förvaltningsutskott har erinrat om att landstinget på sin tid lämnat Rederiaktiebolaget Kusttrafik ett lån på 20 000 kronor samt att förvaltningsutskottet 1947 medgav viss avskrivning å lånet.

Departementschefen.

Skärgårdsutredningens förslag beträffande kommunikationsmedlen i skärgårdarna bygger på tanken, att en samverkan mellan olika trafikmedel bör komma till stånd och att åtminstone i vissa områden särskilda planer för ordnandet av trafiken böra följas. Utredningen aktualiserar därvid vissa principspörsmål, till vilka ståndpunkt nu bör tagas.

I fråga om landtrafiken förutsätter utredningen, att de koncessionerade buss-, spårvägs- och järnvägstrafikföretagen skola kunna i viss utsträckning åläggas skyldighet att driva samtrafik med sjötrafikföretag. Den i 12 § förordningen om yrkesmässig automobiltrafik intagna bestämmelsen att trafiktillstånd skall upptaga de villkor och bestämmelser som prövas nödiga utesluter icke möjligheten av att samtrafikföreskrifter upptagas i trafiktillstånd. Detta kan ske såväl i samband med beviljande av nya tillstånd som vid omprövning av redan meddelade tillstånd. Erfarenheterna ha dock visat, att de tillståndsbeviljande myndigheterna icke tillräckligt uppmärksammat denna möjlighet. Det är därför enligt min mening önskvärt att direkt i författningen understryka nödvändigheten av att frågan, huruvida samarbetsföreskrifter i särskilda fall böra meddelas, ägnas tillräcklig uppmärksamhet.

Detta bör ske i den formen att i 12 § intages stadgande om att tillstånd till linjetrafik i erforderlig utsträckning bör upptaga föreskrift om skyldighet att driva samtrafik med anslutande järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafikföretag samt om sättet för samtrafikens bedrivande. Förslag till förordning om ändrad lydelse av nämnda paragraf har utarbetats inom kommunikationsdepartementet.

Behov av dylika föreskrifter kan emellertid göra sig gällande även i andra trafikkompositioner än den kombinerade bil- och båttrafik, som skärgårdsutredningen åsyftar. Norrlandskommittén har i sitt betänkande angående vissa åtgärder till förbättrande av transportförhållandena i Norrland framfört förslag om anordnande av s. k. stambillinjer med direkt anknytning till järnväg. Kommittén har vidare förordat utvidgad samtrafik mellan järnväg och andra billinjer än stambillinjer. Slutligen har även 1944 års trafikutredning uttalat sig för en väsentlig utvidgning av samtrafiken mellan järnväg och bil i såväl person- som godstrafik. Det nu föreslagna tillägget till 12 § torde ur förut angivna synpunkter kunna underlätta förverkligandet även av dessa förslag.

Vad angår sjötrafiken har skärgårdsutredningen först behandlat den s. k. passbåtstrafiken och därvid till en början uppehållit sig vid frågan, huruvida sådan trafik bör upprätthållas i allmän eller enskild drift. Den omständigheten att staten i allmänhet är väghållare på fastlandet, utgör enligt min mening i och för sig icke någon anledning, varför staten skulle be-

driva person- och godsbefordran på sjön i anslutning till billinjetrafik som bedrivs av enskilda företag. Driften av vägfärjor är helt artskild från passbåtstrafik, och det torde icke vara berättigat, att från väglagens bestämmelser om statens väghållningsskyldighet draga slutsatser om en liknande skyldighet beträffande passbåtstrafik. Jag kan sålunda icke ansluta mig till den uppfattning, som kommit till uttryck i vissa yttranden, att ordnandet av passbåtsförbindelse skulle ske genom väg- och vattenbyggnadsverkets försorg. Med den ståndpunkt jag i likhet med skärgårdsutredningen intager till frågan om samtrafik mellan land- och sjötrafik, finner jag frågan om passbåtstrafikens ordnande böra bedömas från fall till fall, varvid hänsyn bör tagas till vem som driver den till passbåtslinjerna anslutande landtrafiken.

Med det anförda har jag icke velat avvisa tanken, att statligt organ i vissa fall kan vara bäst skickat att omhänderväsa här avsedd trafik. Ståndpunkt till några konkreta fall torde dock ej kunna tagas i detta sammanhang, utan avgörandet bör ankomma på Kungl. Maj:t eller vederbörande statsorgan under hänsynstagande till föreliggande förhållanden.

Beträffande subventionering av passbåtstrafik har skärgårdsutredningen erinrat, att denna kan vara av sådan karaktär, att det bör ankomma på kommuner eller industriföretag att upprätthålla trafiken. Statskontoret har understrukit, att, i fall då en passbåtslinje tjänar ett rent lokalt intresse, erforderliga understödsbelopp i första hand böra utgå av kommunala medel. Vad utredningen och statskontoret sålunda anført bör beaktas vid behandlingen av frågor om statsbidrag till passbåtstrafik.

De av skärgårdsutredningen förordade grunderna för subventionering av passbåtslinjer synas i huvudsak kunna följas vid statsbidragsgivningen. Därvid bör beaktas vad generalpoststyrelsen anført i sitt yttrande. Vad angår taxesättningen torde det ej vara möjligt att för närvarande ange några allmänt tillämpliga normer, utan denna bör ske under hänsynstagande till förhållandena i de särskilda fallen. Därvid bör givetvis beaktas, att subventionsbeloppen såvitt möjligt begränsas. Jag är icke beredd att i detta sammanhang taga ståndpunkt till utredningens förslag om inrättande av vissa särskilda passbåtslinjer. Dessa frågor torde få upptagas till prövning från fall till fall och bidrag i förekommande fall beviljas inom ramen för tillgängliga anslagsmedel. Bidragsärendena, vilka hittills avgjorts av Kungl. Maj:t, torde successivt böra delegeras till underordnad myndighet. Det av skärgårdsutredningen för nästa budgetår för ändamålet äskade beloppet av 150 000 kronor har tagits i beräkning i årets statsverksproposition, varför någon ytterligare medelsanvisning ej för närvarande är erforderlig.

I fråga om de statliga passbåtslinjer, som skola drivas i väg- och vattenbyggnadsverkets regi, har skärgårdsutredningen föreslagit, att kapitalkostnaderna skola bestridas från förrådsfondens anslag till Flytande materiel. Gentemot detta förslag har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen invänt, att förrådsfondens kapitalmedel borde få tagas i anspråk endast under förutsättning att driftkostnaderna skola bestridas av vanliga väganslag. Jag har dock ej funnit hinder möta, att kapitalvärdet av de ifrågakvarande pass-

båtarna bokföres på förrådsfonden och att denna gottgöres ränta och amortering på dessa tillgångar från anslaget till Bidrag till vissa kommunikationsändamål. Från detta anslag böra jämväl underhålls- och driftskostnaderna bestridas. Jag anser mig sålunda böra godtaga utredningens förslag i denna del. Någon förstärkning av anslaget till Flytande materiel anser jag mig ej böra föreslå för nästa budgetår utan förutsätter, att det ordinarie anslaget i mån av tillgång på medel skall få användas för täckande av under budgetåret uppkommande medelsbehov för nu ifrågakvarande ändamål.

Jag övergår nu till skärgårdsrederiernas trafik. Skärgårdsutredningen har föreslagit, att denna trafik ordnas i enlighet med vissa av utredningen förordade riktlinjer och att staten — intill dess utredningens organisationsförslag genomförts — medverkar vid subventionering av skärgårdsrederier, som äro i behov därav. Då subventionsfrågan sålunda äger visst samband med trafikplaneringen på längre sikt anser jag mig böra upptaga även sistnämnda spörsmål till bedömande. Anmärkas må, att utredningen därjämte föreslagit, att den förutnämnda lagen om tillfälligt ordnande av skärgårdstrafiken redan fr. o. m. sommaren 1948 bringas i tillämpning i Stockholms, Karlskrona och Göteborgs skärgårdar. Sistnämnda spörsmål har jag dock, av skäl som angivas i det följande, ansett mig ej böra upptaga till slutlig prövning i detta sammanhang.

1945 års skärgårdsutredning är av den uppfattningen, att man, om man betraktar varje företag för sig, icke — såsom 1938 års skärgårdsutredning ifrågasatt — har att välja mellan att subventionera skärgårdstrafiken eller att införa en trafikstillståndsreglering. Genom en dylik reglering skulle, enligt utredningen, möjligen en begränsning av de erforderliga subventionsbeloppen kunna ske, men de ekonomiska svårigheterna skulle ej övervinnas. Utredningen har därvid utgått från att företagen inom sina trafikområden skola upprätthålla den nödvändiga trafiken såväl vinter som sommar och dessutom sörja för förnyelsen av sitt tonnage. Man skulle sålunda, om nuvarande organisation bibehålles, stå inför nödvändigheten att subventionera rederierna med eller utan samtidig reglering av trafiken. Dessa allmänna synpunkter synas i stort sett bekräftade i remissyttrandena. Föreningen Sveriges inrikes sjöfart har visserligen uttalat, att skärgårdsrederierna vid återgång till mera normala förhållanden skulle kunna bedriva sin trafik på ett ekonomiskt fullt bärkraftigt sätt, men har därvid förutsatt, att trafiken kan begränsas till den tid av året, då trafikunderlaget motsvarar den erforderliga skärgårdsflottans kapacitet. Ett av de representativa skärgårdsrederierna har i sitt yttrande förklarat sig nödsakat att, om trafiken icke blir ekonomiskt tryggad på annat sätt än tidigare, skyndsamt avveckla såväl icke bäriga sommarlinjer som huvudparten av trafiken vintertid, vår och höst. Även om denna bedömning skett på basis av nuläget, har man dock all anledning att betrakta framtidsutsikterna såsom bekymmersamma. Detta förhållande bör ej undanskymmas av att nya företagare tid efter annan uppträda i skärgårdarna, där de — med god vinst

— tillgodogöra sig trafikinkomster på de lönande linjerna under den bästa delen av året och lämna trafiken i övrigt åt den som vill taga ansvaret därför.

Enligt skärgårdsutredningens mening kan man emellertid icke heller genom subventioner till de särskilda rederierna uppnå ett på längre sikt tillfredsställande förhållande. En subventionering av enskilda trafikföretag medför alltid olägenheter och kan befaras leda till att företagens intresse för verksamheten slappnar. Då risktagandet — som anses utgöra ett väsentligt moment i den fria företagsamheten — genom subventionsförhållandet mer eller mindre bortfaller, överflyttas också i praktiken ansvaret för trafiken till den som lämnar subventionerna. Gentemot detta har Föreningen Sveriges inrikes sjöfart framhållit, att subvention i form av ersättning för upprätthållande av viss trafik icke behöver medföra de olägenheter som eljest vidlåda subventioner. Föreningen syftar härmed på att bidrag skulle kunna lämnas enbart för vintertrafiken. Jag kan på denna punkt ej dela föreningens uppfattning, då jag, i likhet med skärgårdsutredningen, är av den meningen att hela trafikrörelsen bör betraktas som en enhet, i vilken vinster och förluster böra utjämnas varandra i den mån så kan ske. Jag anser mig icke kunna godtaga en ordning, som i praktiken innebär att de enskilda företagen tillgodogöra sig den vinstbringande trafiken, medan den övriga trafiken överlåtes åt det allmänna. Till detta spörsmål återkommer jag i det följande.

Nu nämnda förhållanden ha föranlett skärgårdsutredningen att söka finna en lösning av skärgårdstrafikens problem efter andra linjer. Utredningen har därvid förordat dels vissa omläggningar av trafiken, dels övertagande från det allmännas sida av vissa rederiföretag. Denna nyorganisation skulle i Stockholms- och Göteborgsområdena ske under kommunal ledning och i Karlskronaområdet under statlig ledning. Nyorganisationen syftar till att inordna skärgårdstrafiken i större regionala företag omfattande trafiken i dess helhet inom dessa områden.

Mot detta förslag ha i några yttranden riktats erinringar av mera principiell natur, varvid gjorts gällande att utvägen att lämna subventioner till enskilda företag vore att föredraga framför en lösning genom stats- och kommunaldrift, varjämte framhållits att trafikproblemen inom de ifrågasvarande områdena vore synnerligen svårbemästrade. Enligt vad skärgårdsutredningen upplyst voro de större skärgårdsrederiernas förluster för år 1946 av storleksordningen 300 000—400 000 kronor. Utredningen anser för egen del, att skärgårdstrafiken i nuvarande omfattning icke längre kan drivas av enskilda företag utan betydande subventioner, om föreliggande trafikbehov skola tillgodoses och tonnagesförnyelse äga rum. I detta läge kan, enligt min mening, den i yttrandena rekommenderade utvägen ur det allmännas synpunkt ej anses tillfredsställande. Icke heller kan jag finna problemens svårighetsgrad i och för sig utgöra ett skäl för bibehållande av nuvarande ordning, allra helst som det visat sig att även under hittills-

varande förhållanden svårigheterna framför allt i fråga om tonnageförnyelsen och samtrafiken mellan land- och sjötrafikmedel icke kunnat bemästras. Jag anser alltså, att principiella erinringar av antydd art ej med fog kunna riktas mot utredningens förslag.

Även om man bortser från subventionsfrågorna föreligga, såsom utredningen påpekat, starka skäl för att kommunerna, framför allt i storstadsområdena, böra erhålla inflytande över den trafikapparat, som direkt betjänar kommunmedlemmarna och som utgör ett viktigt instrument för bebyggelseplaneringen och befrämjandet av den allmänna samhällsutvecklingen inom dessa områden. De intressen, som kommunerna här ha, äro ej av den art att de upphöra vid de administrativa kommungränserna. I stället föreligger ett ömsesidigt beroende mellan kommunerna, som medför behov av inbördes samverkan. Detta är icke minst fallet beträffande storstäderna och skärgårdsområdena.

Skärgårdsutredningen har slutligen framhållit, att en samordning av trafikmedlen inom ifrågavarande områden är motiverad även av rent trafikekonomiska förhållanden och i vissa fall utgör en förutsättning för genomförande av kommunikationsförbättringar av bestående värde.

De skäl som sålunda kunna anföras till stöd för utredningens förslag synas mig vara av den betydelse att de av utredningen uppdragna riktlinjerna i och för sig böra vinna beaktande vid den fortsatta trafikplaneringen i de ifrågavarande områdena. Av vikt i förevarande sammanhang är emellertid även, att såväl den förut berörda frågan om en näringsrättslig reglering av skärgårdssjöfarten som frågan om subventionering av skärgårdsrederierna synas mig komma i ett annat läge, om man kan räkna med en kommande regional samordning av trafikapparaten under det allmännas ledning.

Den föreslagna trafikregleringen — vilken avsetts skola tillämpas endast under en övergångsperiod — har motiverats med behovet av att underlätta samtrafik mellan sjö- och landtrafikföretag, att förebygga osund konkurrens mellan olika sjötrafikföretag, att skapa offentlig kontroll över taxor och turplaner inom skärgårdstrafiken samt att trygga fortbeståndet av denna trafik genom koncessionsbestämmelser. Efter genomförande av utredningens förslag skulle samtliga dessa syften kunna tillgodoses genom de allmänna intressen, som förutsatts skola erhålla det avgörande inflytandet över trafiken, dock med reservation för att visst konkurrensskydd kan komma att visa sig erforderligt även i framtiden. Ett omedelbart genomförande av den avsedda lagstiftningen skulle enligt min mening ej kunna nämnvärt påverka rederiernas ekonomiska förhållanden under sommaren 1948, om man i likhet med skärgårdsutredningen utgår från att bestående företag skola få fortsätta att driva sin verksamhet. Däremot skulle det vara av visst värde om man genom en dylik reglering erhåller möjligheter att för dessa företag meddela föreskrifter om framför allt skyldighet att driva vintertrafik. Innan denna utväg tillgripes, bör dock undersökas, vilka förutsättningar som föreligga att förhandlingsvägen finna en lösning av trafikproblemen genom en regional samordning av trafikföretagen.

Vad subventionsfrågan beträffar har jag förut anslutit mig till uppfattningen att, om man betraktar sjötrafiken för sig, denna bör behandlas som en enhet och att en utjämning av vinster och förluster bör äga rum. Jag har även hävdadt, att en sådan utjämning bör ske i fråga om kombinerad land- och sjötrafik. Efter ett genomförande av en regional samordning av trafiken på sätt utredningen föreslagit föreliggande möjligheter att genomföra en dylik utjämning över ett större område, något som med nuvarande splittring av trafikapparaten icke torde vara möjligt. Om denna princip — vilken redan nu gäller för stora delar av vårt transportväsen — följes, komma kostnaderna för trafiken huvudsakligen att bäras direkt av trafikanterna inom området, varvid en viss utjämning kommer till stånd mellan olika trafikantgrupper. I annat fall måste underskotten på den dåliga trafiken täckas på annat sätt, antingen genom taxehöjningar eller genom subventioner eller genom en kombination av dessa åtgärder. I den mån kommunerna själva önska slå in på subventionsvägen, har jag ej anledning diskutera riktigheten av en sådan trafikpolitik. Om det däremot göres gällande, att subventionerna skola gäldas av staten, måste allvarliga erinringar av såväl kommunikationspolitiska som statsfinansiella skäl riktas häremot. Skulle utjämningsprincipen mera allmänt frångås inom transportväsendet, kommer nämligen detta att draga med sig en tendens till fördyring av transportkostnaderna inom mindre tätbebyggda områden. En sådan utveckling är ur många synpunkter olycklig, och det kan bli erforderligt att söka motverka densamma genom subventioner av skattemedel till betydande belopp. En sådan belastning av statsfinanserna bör dock, såvitt möjligt, undvikas. Detta synes även med skäligt beaktande av rättvisesynpunkter kunna ske i storstadsområdena, om en regional samordning av trafikmedlen kommer till stånd.

Jag anser mig sålunda i denna del böra ansluta mig till skärgårdsutredningens uppfattning att trafikapparaten inom ett vart av ifrågavarande områden bör betraktas som en helhet och att kostnaderna för trafiken, såvitt möjligt, böra täckas av avgifter. Kommuner och landsting skola dock vara oförhindrade att lämna subventioner, om detta ur lokal synpunkt skulle anses lämpligt.

Mot bakgrunden av det anförda måste jag, i likhet med statskontoret, ställa mig mycket tveksam inför tanken på att ens under en övergångstid subventionera skärgårdstrafiken. Detta gäller i synnerhet inom områden, där ordnandet av trafikförhållandena till stor del får anses vara en kommunal uppgift. Jag vill dock icke helt bestrida att, så länge nuvarande organisation består, situationer kunna uppkomma, då ett ingripande från statens sida med understöd svårigen kan undvaras. Med hänsyn härtill torde anslagsmedel böra ställas till Kungl. Maj:ts förfogande för att vara att tillgå, om behov därav uppkommer.

Jag förutsätter därvid, att frågan om det framtida ordnandet av skärgårdstrafiken omedelbart upptages till behandling av vederbörande lokala myndigheter. Därvid torde skärgårdsutredningens förslag i huvudsak kunna

läggas till grund för organisationsarbetet med de modifikationer som kunna befinnas påkallade i anledning av remissmyndigheternas yttranden. I anslutning härtill må dock följande synpunkter framhållas.

Beträffande *Stockholms skärgård* förordar utredningen, att sjötrafiken i den södra och den norra delen av skärgården i huvudsak baseras på passbåtar i anslutning till busslinjerna på fastlandet. Sjötrafiken i övrigt bör, enligt utredningen, omhänderhavas av ett företag, vari *Stockholms stad* och *Stockholms läns löndesting* böra ha det avgörande inflytandet. Redan nu ha de enskilda trafikföretagen var för sig i viss utsträckning anpassat sig i den av utredningen angivna riktningen. Av de i ärendet hörda myndigheterna ha överståthållarämbetet, länsstyrelsen i *Stockholms län*, *Stockholms stadsfullmäktige* och landstingets förvaltningsutskott tillstyrkt utredningens förslag, att en regional samordning av trafiken bör komma till stånd, eller lämnat förslaget utan erinran. Förutsättningar för en sådan lösning synas sålunda föreligga. Däremot ha meningarna om vem som skall ha det avgörande inflytandet över den samlade trafiken varit delade. Samtliga nyssnämnda myndigheter ha dock hävdadt, att även staten borde medverka vid lösandet av trafikfrågorna. Till stöd härför har bl. a. anförts, att staten efter ett förvärv av *Nynäsbanan* och *Roslagsbanan* skulle bli intressent i trafiken. Frågan om och i vilken utsträckning staten, staden och landstinget i fortsättningen böra delta i erforderliga subventioner har också föranlett olika meningar. De spörsmål som här föreligga äro av den natur, att en närmare undersökning måste göras, innan ett avgörande kan träffas. Jag har för avsikt att senare taga initiativ till en utredning av dessa frågor.

I *Karlskronaområdet* äro förhållandena såtillvida enklare som trafikaparaten till lands numera i allt väsentligt kommit i statens järnvägars ägo. Sjötrafiken är däremot splittrad på många händer. Utredningen föreslår, att den civila sjötrafiken i *Karlskrona skärgård* skall omhänderhavas av ett företag, vilket även bör ombesörja de reguljära militära förbindelserna, i varje fall inom det mellersta trafikområdet (*Aspö—Tjurkö*). I företaget böra, enligt utredningen, statens järnvägar, *Karlskrona stad* och *Blekinge läns landsting* ingå såsom delägare och staten få det avgörande inflytandet. Länsstyrelsen, kommunalfullmäktige i *Tjurkö* och *Sturkö kommuner* samt *Karlskrona Ängslups Aktiebolag* ha tillstyrkt utredningens organisationsförslag, medan kommunalfullmäktige i *Aspö kommun* avstyrkt detsamma i vad det avser *Aspö*. Kommunalfullmäktige i *Hasslö kommun* ha ställt sig avvaktande. Stadsfullmäktige i *Karlskrona* och landstingets förvaltningsutskott ha förklarat sig beredda att medverka vid tillkomsten av det avsedda företaget. Järnvägsstyrelsen har i princip intet att erinra mot den föreslagna samordningen av trafikföretagen men har förbehållit sig att mera ingående pröva behövligheten och lämpligheten av de föreslagna anordningarna. Jämval statens sakrevision har tillstyrkt förslaget, medan däremot chefen för marinen ansett utredningens förslag icke kunna godtagas från militär synpunkt; om likväl en dylik samordning kommer till stånd, anser chefen

för marinen att de statliga intressena böra representeras av militär myndighet.

Jag är för egen del av den uppfattningen, att särskilda åtgärder äro erforderliga för ett tillfredställande ordnande av sjötrafiken i Karlskrona skärgård. Med hänsyn till statens intressen i landtrafiken och de militära intressena i skärgården är det motiverat att staten erhåller det avgörande inflytandet i detta område.

Utredningens förslag om enhetliggörande av den civila sjötrafiken synes ändamålsenligt. Jag tillstyrker därför, att utredningens förslag i denna del lägges till grund för det fortsatta organisationsarbetet, förutsatt att uppgörelser på godtagbara villkor kunna träffas med vederbörande sjötrafikföretag och att de lokala intressenterna i skälig omfattning medverka till lösandet av trafikfrågorna. Med hänsyn till vad kommunalfullmäktige i Aspö och Hasslö kommuner anfört torde dock böra övervägas att genomföra förslaget etappvis med början i det skärgårdsområde öster om linjen Karlskrona—Tjurkö, som för närvarande trafikeras av ångslupsbolaget.

Vad angår den militära trafiken torde åtskilliga fördelar — vilka i annat sammanhang påvisats av statens sakrevision — stå att vinna genom en samordning av denna trafik med den civila trafiken. Om ett under statlig ledning arbetande sjötrafikföretag kommer till stånd i Karlskrona skärgård, synes det därför lämpligt, att detta får omhänderhava ej blott den civila utan även åtminstone viss militär trafik. Intet hindrar att i ett sådant företag de militära myndigheterna erhålla viss representation. Dessa spörsmål torde senare få upptagas till övervägande av vederbörande statliga organ.

Skärgårdsutredningens förslag, att sjötrafiken i Göteborgs skärgård — med något undantag — bör omhänderhavas av ett företag, vari Göteborgs stad samt Öckerö och Styrso kommuner böra ingå som huvuddelägare, har föranlett erinringar från de båda skärgårdskommunerna, som ansett, att trafiken — i varje fall den del av trafiken som förutsättes komma att gå med passbåtar från skärgården till Hjuvik respektive Saltholmen på fastlandet — i stället bör omhänderhavas av staten närmast genom väg- och vattenbyggnadsverkets försorg. Jag har tidigare påpekat, att vägväsendets förstatligande i och för sig icke utgör någon anledning för staten att bedriva båttrafik av här avsedd art. Några andra omständigheter, vilka kunna anses utgöra tillräckliga skäl för staten att ombesörja trafiken i göteborgsskärgården, synas icke föreligga. Staten har icke heller någon trafik på fastlandet, som ansluter till sjötrafiken och kan motivera att staten intresserar sig i denna. Enligt min mening är ordnandet av skärgårdstrafiken i Göteborgs skärgård — däri inbegripet jämväl trafiken mellan öarna — en lokal angelägenhet, vilken, såvitt nu kan bedömas, ej påkallar ingripande från statens sida, bortsett från möjligheten av en framtida trafik-tillståndsreglering. Jag vill i detta sammanhang erinra om, att förhandlingar pågå mellan Göteborgs stad och Aktiebolaget Långedrag om försäljning till staden av bl. a. Styrso Trafikaktiebolag samt de båtar Styrsobolaget arrenderar av Långedragbolaget samt att staden driver spårvägstrafiken mel-

lan staden och Saltholmen. Av Trafikaktiebolaget Öckerö skärgårds yttrande framgår vidare, att bolaget alltid ansett, att trafiken mellan Göteborg och öarna i Öckerö kommun bör drivas av kommunen. Mot en kommunalisering av trafiken har ej heller några principiella erinringar riktats vare sig av Göteborgs stadsfullmäktige eller — såsom en andrahandslösning — av Styrso och Öckerö kommunalfullmäktige. Frågan huru kommunerna böra fördela delägarskapet mellan sig har jag ej anledning att närmare beröra.

Något hinder mot att enskilda intressenter beredes tillfälle till delägarskap i rederiföretagen i nu nämnda skärgårdsområden bör ej möta.

Jag har härmed avslutat behandlingen av trafikfrågorna i Stockholms-, Karlskrona- och Göteborgsområdena och övergår nu till Bohusläns och Västernorrlands läns skärgårdar, där förhållandena äro av mera speciell natur.

Utredningen föreslår, att i Bohuslän skärgårdstrafiken uppbygges på en kustlinje Göteborg—Marstrand—Lysekil—Strömstad (—Oslo) samt flera mindre båtlinjer mellan öarna och fastlandet. Kustlinjen bör enligt utredningen samordnas med de större Göteborgsrederiernas trafik, medan de mindre båtlinjerna i förekommande fall böra samordnas med statens järnvägars buss- och billinjer. Detta förslag har i princip tillstyrkts av länsstyrelsen, landstingets finansberedning samt handelskamrarna i Göteborg och Karlstad, varjämte de av frågan berörda kustlinjerederierna förklarat sig villiga ingå i förhandlingar om en dylik lösning. Länsstyrelsen har emellertid framhållit, att det, därest frågans lösning komme att draga ut på tiden, kan bli nödvändigt att såsom ett provisorium låta viss statlig subvention utgå till de nuvarande företagen. Även kustlinjerederierna framföra önskemål, att subventioner skola lämnas för att möjliggöra trafik även under vintern. Från järnvägsstyrelsens sida har slutligen förklarats, att styrelsen, som delar utredningens uppfattning om det ändamålsenliga i att en trafikled omfattande såväl land- som sjötrafik drivas av en gemensam förvaltning, är beredd att medverka härtill i den mån detta befinnes påkallat samt förenligt med statens järnvägars affärsintresse.

Av vad sålunda förekommit framgår, att enighet i stort sett synes föreligga om att, såvitt nu kan bedömas, skärgårdstrafikens problem i Bohuslän böra lösas enligt de av skärgårdsutredningen angivna riktlinjerna. Jag är för egen del beredd att ansluta mig till förslaget i förevarande del. Vad angår frågan om en subventionering av trafiken under en övergångstid, intill dess att trafiken blivit omlagd i enlighet med vad nyss sagts, får jag, utöver vad jag tidigare härom anfört, framhålla att en subventionering av de nuvarande kustlinjerederiernas trafik skulle kunna medföra risk för att en lösning av trafikproblemen efter vidare linjer skjutes på framtiden och att nuvarande otillfredsställande förhållanden komma att bestå längre än som eljest skulle bliva fallet.

Vad slutligen angår skärgårdstrafiken i Västernorrlands län har länsstyrelsen i sitt utlåtande över utredningens förslag förordat, att en av länsstyrelsen skisserad alternativ lösning utarbetas och överväges, innan

statsmakterna taga slutlig ståndpunkt till föreliggande trafikspörsmål. Här emot har jag icke något att erinra. I fråga om de åtgärder som under mellantiden böra vidtagas har länsstyrelsen anslutit sig till utredningens förslag, att statsmedel ställas till förfogande för utbyte av motor i den nuvarande passbåten å linjen Köpmanholmen—Strängöarna—N. Ulvön—Trysunda samt att statsbidrag må utgå till Rederiaktiebolaget Kusttrafik med belopp ej understigande det av utredningen föreslagna. Frågan om bidrag till driften av och eventuellt motorbyte å passbåten torde framdeles få upptagas till prövning av Kungl. Maj:t. Medel för ändamålet torde i förekommande fall få ställas till förfogande från anslaget till Bidrag till vissa kommunikationsändamål. Till frågan om en subventionering av Rederiaktiebolaget Kusttrafik intager jag samma ståndpunkt som jag tidigare utvecklat beträffande övriga företag, vilkas verksamhet befinner sig under omorganisation. Subventionen bör i förekommande fall utgå av det anslag till Understöd åt skärgårdsrederier, varom jag gör hemställan i det följande.

Storleken av det belopp, som, enligt vad jag tidigare anfört, bör ställas till Kungl. Maj:ts förfogande för understöd åt skärgårdsrederier, låter sig icke för närvarande beräkna med någon högre grad av säkerhet. Skärgårdsutredningen har för sin del föreslagit ett belopp av 300 000 kronor. Ehuru jag i vissa avseenden intagit en annan ståndpunkt än utredningen i subventionsfrågan, anser jag mig dock ej ha anledning att frångå utredningens förslag i denna del. Jag förordar sålunda, att till Understöd åt skärgårdsrederier för budgetåret 1948/49 anvisas ett reservationsanslag av 300 000 kronor.

Av vad jag i det föregående anfört framgår att jag beträffande samtliga de skärgårdsområden, där subventionering kan ifrågakomma, utgår från att en omorganisation av trafiken skall komma till stånd och att understöd endast skola utgå under en övergångsperiod och i fall då ett dylikt ingripande från statens sida ej kan undvaras. Då i princip någon skyldighet för staten att subventionera den ifrågavarande trafiken ej kan anses föreligga, bör den eventuella statliga bidragsgivningen snarast möjligt avvecklas. I enlighet med vad jag förut anfört böra bidrag utgivas endast för täckande av förlust å trafikrörelse för helt år räknat. Jag förutsätter vidare, att erforderliga understöd från det allmännas sida i första hand skola utgå från kommuner och landsting och att, om staten nödgas subventionera trafiken, jämväl andra bidrag skola vara att påräkna.

De av utredningen föreslagna åtgärderna för förbättring av postbefordringen och sjuktransportväsendet torde vara av den art, att några särskilda förslag till riksdagen ej äro påkallade.

Hemställan.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte

- a) inhämta riksdagens yttrande över ifrågavarande förslag till förordning om ändrad lydelse av 12 § förordningen

Kungl. Maj:ts proposition nr 261.

den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m;

b) bereda riksdagen tillfälle att yttra sig i anledning av vad jag i övrigt anfört beträffande skärgårdstrafikens ordnande; samt

c) föreslå riksdagen att å riksstaten för budgetåret 1948/49 under sjätte huvudtiteln till *Understöd åt skärgårdsrederier* anvisa ett *reservationsanslag* av 300 000 kronor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:
Sven G. Karlson.