

## Nr 163.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående fortsatt understöd till viss skärgårdstrafik m. m.; given Stockholms slott den 14 mars 1952.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

## GUSTAF ADOLF.

*Sven Andersson.*

### Propositionens huvudsakliga innehåll.

I propositionen upptages till behandling bl. a. 1949 års skärgårdstrafikkommissions förslag angående ordnande av skärgårdstrafiken i Stockholmsområdet. Den av kommissionen förordade trafikuppläggningsen, enligt vilken transportuppgifterna i görligaste mån skola överflyttas till landtrafikmedlen, bedömes lämplig att läggas till grund för åtgärder, ägnade att på längre sikt skapa en hållbar lösning av området kommunikationsproblem. För befrämjande av en sådan lösning föreslås att området vägförbindelser skola förbättras i huvudsaklig överensstämmelse med ett av kommissionen framlagt program. Landtrafikföretagen anses böra, i likhet med vad i viss utsträckning redan skett, övertaga ansvaret för den reguljära båttrafiken, anknuten till kustlandets järnvägs- och busslinjer. Då den avsedda omläggningen icke kan genomföras på en gång, har mellan Stockholms stad och Waxholms nya ångfartygs aktiebolag träffats en överenskommelse, enligt vilken en årlig ersättning skall utgå till bolaget för att detta åtager sig att enligt en fastställd minimiturlista uppehålla viss båttrafik i skär-

gården under en övergångstid av sju år. Det föreslås i propositionen att staten tillsammans med Stockholm—Roslagens järnvägar skall tillskjuta hälften av detta driftsbidrag. Enligt nämnda överenskommelse skall bolaget därjämte av staden erhålla lån för modernisering av visst tonnage. Det statliga årsbidraget till trafiken utgör vid nuvarande penningvärde 245 000 kronor, varav på Roslagsbanan belöpa 50 000 kronor.

Den fortsatta subventioneringen av Marstrands rederi aktiebolag för uppehållande av viss vintertrafik i Bohuslän göres beroende av resultatet av särskild utredning. Understöd föreslås dock skola tills vidare under nästa budgetår utgå enligt tidigare tillämpade grunder. För bidrag till ifrågavarande trafik har beräknats ett belopp av 275 000 kronor.

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 14 mars 1952.*

**Närvarande:**

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, LINGMAN, HAMMARSKJÖLD, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars-, finans- och handelsdepartementen samt statsrådet Hjalmar Nilson anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson.

Skärgårdarnas behov av kommunikationer ha tidigare utretts av 1938 och 1945 års skärgårdsutredningar. I sitt betänkande (SOU 1948: 10) framlade 1945 års skärgårdsutredning ett flertal förslag till förbättring av dessa kommunikationer. Förslagen omfattade bl. a. nya eller förbättrade väg-, bro- och färjeförbindelser, vissa hamn- och farledsarbeten, ytterligare passbåtsförbindelser samt viss samordning i trafikhänseende mellan vederbörande land- och sjötrafikföretag. I vissa fall borde enligt utredningen bestämmanderätten över såväl land- som sjötrafiken samlas i en ägares hand och hela trafiken sålunda drivas av ett och samma företag. Därvid borde en utjämning av överskott och underskott på olika delar av trafikrörelsen äga rum. Utgifterna för skärgårdstrafiken borde i första hand täckas genom avgifter. Skulle trafikinkomsterna visa sig otillräckliga borde eventuella subventioner gäldas av primärkommuner och landsting. Under en övergångsperiod fram till dess trafiken hunnit organiseras på föreslaget sätt kunde det enligt utredningen bliva nödvändigt att staten, i avbidan på ett slutgiltigt ståndpunktstagande till utredningens förslag, lämnade sin medverkan till lösande av de ekonomiska problemen. Utredningen förordade i enlighet därmed att ett särskilt anslag till understöd åt skärgårdsrederier anvisades, varvid förutsattes att kommuner och landsting även under övergångsperioden medverkade till att täcka uppkomna förluster.

Skärgårdsutredningens förslag upptogs till behandling i propositionen 1948: 261. Angående de av utredningen föreslagna statliga subventionerna till skärgårdstrafiken anförde dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet.

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 hävdat, 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 föreligga 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 områdena 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.

För budgetåren 1948/49—1951/52 ha till understöd åt skärgårdsrederier anvisats anslag om tillhoppa 2 335 000 kronor. Som allmänt villkor har härvid gällt att understöd medgivits endast för det driftsunderskott, som kvarstått efter avdrag av eventuellt överskott på sommartrafiken. Understöd har främst utgått till Waxholms nya ångfartygs aktiebolag för vintertrafik i Stockholms skärgård och till Marstrands nya ångfartygsaktiebolag för vintertrafiken å kustlinjen Göteborg—Gravarne. Marstrands nya ångfartygs aktiebolags verksamhet har den 1 januari 1951 övertagits av Marstrands rederi aktiebolag, vilket bolag ävenledes erhållit bidrag av statsmedel. Bidragsbeloppen ha utgjort:

Seglationsår	Waxholms- bolaget	Marstrands- bolagen
1948/49 .....	230 000	37 500
1949/50 .....	260 000	227 000
1950/51 .....	482 000	442 000
1951/52 .....	350 000	275 000
Summa kronor	1 322 000	981 500

I juni 1951 ingav Waxholmsbolaget ansökan om statsbidrag för hela seglationsåret 1951/52. I ansökningen meddelades, att sommartrafiken 1950 icke lämnat något driftsöverskott och den under 1951 väntades lämna ett betydande underskott. Bidragsbehovet för perioden 1 maj 1951—30 april 1952 beräknades under vissa redovisade förutsättningar uppgå till 1 243 000 kronor. Vid förhandlingar mellan kommunikationsdepartementet och bolaget under hösten 1951 uppgav bolaget sitt bidragsbehov till ca 925 000 kronor, varav 400 000 kronor voro att hänföra till sommartrafikens underskott. Dåvarande departementschefen förklarade sig endast beredd att diskutera bidrag för båttrafiken under den kommande vinterperioden. Sedan Järnvägsaktiebolaget Stockholm—Saltsjön åtagit sig att utan statsbidrag fr. o. m. den 1 oktober 1951 ansvara för erforderlig båttrafik inom viss del av skärgården och Waxholmsbolaget, genom att i utökad omfattning utnyttja driftbilliga motordrivna fartyg, ansåg sig kunna nedbringa kostnaderna för trafiken under höstmånaderna, kunde det bolaget beviljade statsbidraget för trafiken under tiden 1 oktober 1951—30 april 1952 begränsas till ett belopp av 350 000 kronor.

Vid utarbetandet av årets statsverksproposition fanns icke tillgång till något säkert underlag för bedömning huruvida och i vilken omfattning bidragsmedel behövde anvisas för nästa budgetår. Denna bedömning var beträffande Stockholmskärgården avhängig bl. a. av en närmare prövning av de förslag, vilka då nyligen framlagts av 1949 års skärgårdstrafikkommission. Ej heller för Marstrandsbolagets del förelåg något tillfredsställande material för bestämning av ett eventuellt framtida bidragsbehov. Anslaget till Understöd åt skärgårdsrederier upptogs därför endast till ett beräknat belopp av 200 000 kronor och det anmäldes samtidigt, att frågan senare skulle upptagas till behandling i särskild proposition till 1952 års riksdag.

#### STOCKHOLMSOMRÅDET.

1945 års skärgårdsutredning har i sitt betänkande redovisat förslag till trafikplaner för de olika ömrådena i Stockholms skärgård. Härvid förutsattes, att den reguljära båttrafiken inom de södra och norra delarna av skärgårdsområdet, till den del den icke efter genomförandet av vissa av utredningen föreslagna bro- och färjförbindelser helt kunde bortfalla, skulle anknytas till kustlandets järnvägs- och busslinjer. För sommartrafiken ansåg utredningen det dock lämpligt, att från Stockholm och Vax-

holm utgående båtlinjer även i fortsättningen uppehölls. Helårstrafiken inom det mellersta skärgårdsområdet borde å andra sidan i huvudsak ske medelst på fastlandets huvudorter baserade skärgårdsbåtar, dock med vissa sekundära förbindelser upplagda som kombinerade buss- och båtlinjer. Enligt utredningens mening borde ur trafikteknisk och ekonomisk synpunkt såväl direkttrafiken som passbåtstrafiken inom det mellersta trafikområdet och de närmast angränsande delarna av de södra och norra områdena sammanhållas av en för all båttrafik gemensam trafikledning. Det ansågs icke lämpligt att särskilda företag bildades för att ombesörja någon mera väsentlig del av trafiken inom visst område av skärgården, kanske enbart under sommaren. Utredningen förordade, att den av de olika rederiföretagen bedrivna verksamheten skulle övertagas av ett företag, vilket borde ombesörja alla trafikuppgifter av betydelse inom området. Då det icke ansågs möjligt att inom den för ifrågavarande rederier givna företagsekonomiska ramen vidtaga för olika resandegrupper motiverade förbättringar av trafiken, syntes enligt utredningens mening varje ändring av någon betydelse åtminstone under de närmaste åren förutsätta drifts- och kapitalsubventioner. Med hänsyn till storleken av de förpliktelser, som det allmänna kunde nödgas ikläda sig, fann utredningen det riktigast, att det allmänna inträdde som huvuddelägare i ett nytt skärgårdstrafikföretag, vilket övertog de dåvarande rederiernas båtmaterial och företog erforderliga nyinvesteringar. Då båttrafiken huvudsakligen berörde befolkningen i Stockholms stad och i skärgårdskommunerna borde staden och förslagsvis Stockholms läns landsting såsom representant för skärgårdskommunerna få det avgörande inflytandet över trafiken. Statens delägarskap i det nya trafikföretaget syntes enligt utredningens mening framför allt vara beroende av vilken ställning statens järnvägar kunde komma att få inom stockholmsregionens trafikväsende. I dåvarande läge ansåg sig utredningen böra utgå från, att staten icke med anledning härav komme att behöva ingå som delägare i det nya företaget.

Ett övertagande från det allmännas sida av huvudintresset i sjötrafikföretagen i Stockholms skärgård borde 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 belystes av det nära samband i trafiktekniskt och ekonomiskt hänseende som förelåg mellan båt- och busstrafiken. I de av utredningen framlagda trafikplanerna hade förbindelserna ej ordnats på sådant sätt, att varje företag skulle erhålla största möjliga trafikvinst, varför ett genomförande av dessa planer komme att ytterligare öka behovet av en sådan samordning. En betydande avledning av persontrafik från båtar till bussar komme sålunda att äga rum, medan godstrafiken helt eller åtminstone delvis fortfarande ombesörjdes av båtarna. Av utredningen förordad omläggning till kombinerad trafik komme å andra sidan att ställa ökade krav på landtrafikföretagens kapacitet vid toppbelastning. De olägenheter, som

härvid uppkomme, väntades dock kunna icke oväsentligt mildras genom inbördes samverkan mellan landtrafikföretagen såväl i länet som i Stockholms stad.

Skärgårdsutredningen framlade omfattande förslag avseende utbyggnaden av vägnätet i landets skärgårdar. Utredningen förutsatte, att de redovisade vägbehoven till större delen skulle tillgodoses efter prövning i vanlig ordning. Vissa företag ansågos dock vara av så kvalificerad angelägenhetsgrad, att de borde utföras utan avvaktan på att medel kunde disponeras i enlighet med flerårsplanerna. De till denna grupp hänförliga arbetena föreslogos, efter utredning i den ordning vägstadgan föreskriver, bli injämkade i flerårsplanerna i den omfattning särskilt anvisade medel kunde komma att medgiva eller upptagas i en särskild flerårsplan och finansieras av sådana medel. Medelsbehovet för de av ifrågavarande projekt, som avsågo Stockholmsområdet, utgjorde 2,3 miljoner kronor. Utredningen föreslog att programmet skulle genomföras under en femårsperiod.

Vid förhandlingar, som hösten 1948 fördes mellan länsstyrelsen i Stockholms län och de i skärgårdstrafiken intresserade företagen, framgick att omständigheter förelågo, som utgjorde skäl för det allmänna att inträda som intressent i skärgårdstrafiken. Preliminära överläggningar i denna fråga ägde även rum mellan min företrädare i ämbetet samt representanter för Stockholms stad, Stockholms läns landsting och vissa skärgårdskommuner. Genom beslut den 28 januari 1949 bemyndigade Kungl. Maj:t dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst tre personer att ingå i en kommission med uppgift att i enlighet med de riktlinjer, som angivits i skärgårdsutredningens betänkande och i proposition 1948: 261 utföra undersökningar och föra förhandlingar angående ordnandet av skärgårdstrafiken i Stockholmsområdet och därmed sammanhängande spörsmål. Med stöd härav förordnade departementschefen den 1 mars 1949 såsom ledamöter av kommissionen f. d. generaldirektören *N. L. Bolinder* samt efter förslag från Stockholms stad respektive Stockholms läns landsting borgarrådet *H. J. Berglund* och ledamoten av riksdagens första kammare, poststationsföreståndare *F. V. Thun*. Åt Bolinder uppdrogs att såsom ordförande leda kommissionens arbete.

Enligt sina direktiv hade kommissionen främst att upptaga förhandlingar med Waxholms nya ångfartygs aktiebolag och Ångfartygsaktiebolaget Stockholm—Blidösund rörande villkoren och formerna för ett överförande av ett majoritetsintresse i dessa bolag till allmän ägo samt upptaga överläggningar, huru de allmänna intressena — i avbidan på en senare definitiv reglering av de inbördes förhållandena — lämpligen borde samverka för att till sig överflytta huvudinflytandet i sjötrafiken samt mellan sig fördela det ekonomiska ansvar för trafiken, som de nuvarande enskilda intressenterna icke längre vore villiga att bära.

Kommissionen, som antog benämningen 1949 års skärgårdstrafikkom-

mission, har i en den 7 december 1951 avgiven skrivelse lämnat vissa förslag angående ordnandet av trafiken i Stockholms skärgård.

Över kommissionens skrivelse ha *remissyttranden* avgivits av överbefälhavaren, arbetsmarknadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens biltrafiknämnd, statskontoret, kommerskollegium, överståthållarämbetet, länsstyrelsen i Stockholms län och Stockholmstraktens regionplaneförbund. Överståthållarämbetet har bifogat yttranden från Stockholms stadskollegium jämte Stockholms stads idrotts- och friluftsstyrelse och drätselnämnd samt borgarrådsberedningen. Till länsstyrelsen ha inkommit yttranden från Stockholms läns landstings förvaltningsutskott, vägförvaltningen i Stockholms län, Vaxholms stad, Järnvägsaktiebolaget Stockholm—Saltsjön, Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag, Stockholm—Roslagens järnvägar, Waxholms nya ångfartygs aktiebolag, Vaxholms trafik aktiebolag, Ångfartygsaktiebolaget Stockholm—Blidösund samt kommunalnämnderna i Blidö, Djurö, Ljusterö och Värmdö kommuner. Kommerskollegium har inkommit med yttrande från Stockholms handelskammare, Föreningen Sveriges inrikessjöfart och Skärgårds- och mälarflottornas rederiförening. Därjämte ha inkommit skrifter från Stockholms förtörers samarbetsnämnd, Ljusterö trafikförening u. p. a. samt G. Dyrssen m. fl.

### 1949 års skärgårdstrafikkommision.

Vid sina förberedande undersökningar kom kommissionen till slutsatsen, att ett överförande till allmän ägo av huvudintresset i Waxholms- och Blidösundsbolagen med dessa företags i stort sett omoderna och huvudsakligen för direkttrafik på Stockholm avsedda fartyg skulle ikläda det allmänna betydande förpliktelser utan att skapa betingelser för en trafiklösning, som motsvarade den bosatta befolkningens behov eller på något längre sikt syntes lämplig för huvuddelen av det stora antal resenärer, som ha skärgården till rekreationsuppehåll. Som skäl för denna sin uppfattning hänvisade kommissionen till den bosatta befolkningens kommunikationsbehov och önskemål samt de förändringar i sommartrafikens struktur, som det utvidgade busslinjenätet i kustlandet samt det ökade antalet privata bilar och motorbåtar kunde väntas medföra. Kommissionen bedömde det icke möjligt för det tänkta företaget, ens under optimistiska antaganden, att driva en ekonomiskt självbärande rörelse.

Kommissionen fann sig därför föranlåten att hos dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet anhålla, att dess uppdrag måtte utvidgas så, att den fick tillfälle framlägga förslag om åtgärder ägnade att befrämja en enligt dess mening önskvärd uppläggning av trafiken i Stockholms skärgård. Detta beviljades.

Kommissionen anser, att en tidsenlig trafikuppläggning i huvudsak måste bygga på kombinerade land- och sjötransporter, varvid sjötransport-



delens längd i görligaste mån begränsas. I de fall det ter sig rimligt, böra bussar och bilar överföras till öarna medelst broar och färjor för att helt övertaga transportuppgifterna och skapa mer framskjutna anknytningspunkter för båttrafiken på utanför liggande skärgård. En avsevärt större del av transportuppgifterna, än 1945 års skärgårdsutredning förutsatt i sina trafikplaner, bör överföras till landtrafikmedlen. Från Stockholm utgående för huvudsakligen personbefordran avsedd båttrafik bör endast kvarvara i den utsträckning den är attraktiv för det privata företagandet.

Huvudansvaret för den reguljära båttrafiken, anknuten till kustlandets järnvägs- och busslinjer, bör enligt kommissionen övertagas av de inom området arbetande landtrafikföretagen, främst Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag, Järnvägsaktiebolaget Stockholm—Saltsjön och det numera statsägda Stockholm—Roslagens järnvägar samt de till dessa bolag hörande bussföretagen. En fullt effektiv trafikorganisation kan grundas på dessa företag i samtrafik med ett eller flera fristående rederiföretag eller med utnyttjande av eget båtmaterial. Under hänvisning till att Saltsjöbanan efter förhandlingar med kommunikationsdepartementet åtagit sig att utan statsbidrag ansvara för erforderlig, till bolagets linjetrafik anknuten båttrafik på vissa öar förordar kommissionen, att departementet senare upptager förhandlingar med bolaget för att utvidga åtagandet att omfatta hela den del av skärgården, vars båtförbindelser naturligt kunna anknytas till företagets busslinjer. Kommissionen utgår från, att Roslagsbanan ikläder sig motsvarande förpliktelser inom huvuddelen av väster och norr därom belägna skärgårdsområden.

Godstrafiken väntas i de fall öarna få vägförbindelse med fastlandet till huvudsaklig del komma att ombesörjas med lastbilar. För övriga delar av skärgården anser kommissionen det mest ändamålsenligt att transporter, åtminstone av det tyngre och mera svårhanterliga godset, omhänderhas av fraktskutor av den typ, som redan i viss utsträckning tidigare insatts i sådan trafik.

Det allmänägda rederiföretaget bör enligt kommissionens mening icke komma till stånd utan det allmännas åtgärder böra inriktas på att så snabbt som möjligt skapa betingelser för den av kommissionen redovisade trafiklösningen. Den viktigaste förutsättningen för att landtrafikmedlen skola kunna övertaga huvuddelen av transportarbetet utgör en förbättring och utbyggnad av skärgårdsområdets vägsystem. Kan icke en sådan upprustning åstadkommas torde icke under rimlig tid betingelser skapas för ett ekonomiskt självbärigt, av landtrafikföretagen uppbyggt trafiksystem.

Kommissionen har utarbetat ett program för vägupprustningen, grundat på av 1945 års skärgårdsutredning framlagda förslag men betydligt utvidgat för att tjäna den av kommissionen fixerade målsättningen. Sålunda har i programmet intagits färjeförbindelse till Ljusterö, bro till Djurö—Vindö samt en kustväg i södra Roslagen. Kostnaderna för de redovisade vägprojekten uppgår enligt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjorda beräk-

ningar till sammanlagt ca 12 miljoner kronor. Kommissionen hemställer, att särskilda medel anvisas för realiserande av detta program under en sexårsperiod.

Under en ganska lång övergångstid, intill dess det av kommissionen föreslagna vägprogrammet hunnit utföras, kunna, påpekar kommissionen, speciella ingripanden erfordras för att garantera, att för sommartrafiken en tillräckligt stor trafikapparat står till förfogande och att vissa tidigare trafikerade öar icke bli utan reguljära förbindelser. Det allmänna, vilket har intresse av att skärgårdens rekreativmöjligheter icke avsevärt beskäras, anses härvidlag ha att temporärt vidtaga stödande åtgärder.

De statliga bidrag till vintertrafiken, som utgått under de senaste åren, böra enligt kommissionens mening kunna successivt begränsas. Under de närmaste åren väntas dock sådana erfordras för att tillförsäkra befolkningen på vissa genom isförhållandena svårtrafikerade öar reguljära förbindelser. Därjämte anses statsmakterna böra, i likhet med vad tidigare varit fallet, svara för viss lokalisbrytning.

### Yttranden.

#### Frågan om ett allmänägt rederiföretag.

Kommissionens förslag, att det allmänägda rederiföretaget icke bör komma till stånd, har i allmänhet icke föranlett några erinringar i remissyttrandena. Följande uttalanden torde i detta sammanhang böra återgivas.

*Statskontoret* finner de skäl, som kommissionen andragit emot skapandet av ett allmänägt rederiföretag övertygande och erinrar om att ämbetsverket redan i sitt utlåtande över 1945 års skärgårdsutrednings betänkande ställde sig kritiskt till utredningens förslag att genom en dylik trafikapparat söka komma till rätta med trafikproblemen. Statskontoret framhöll därvid, att en utveckling till enhetlig trafikledning genom stora kommunala eller statliga trafikföretag visserligen kunde teoretiskt förefalla rationellt, men att åtminstone i de större skärgårdarna med de vitt skilda intressen, som påkallade ett hänsynstagande vid trafikens uppläggning, ett sådant bolags trafikproblem i praktiken torde bli synnerligen svårbevästrade. Därest, som skärgårdsutredningen 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.

*Waxholms nya ångfartygs aktiebolag* framhåller, att ett upptagande av kombinerad trafik i större utsträckning än nu förekommer skulle innebära en klar och tydlig trafikförsämring, och erinrar därvid om sin i augusti 1951 till bl. a. kommunikationsdepartementet inlämnade promemoria med förslag om bildande av ett särskilt skärgårdstrafikföretag med ändamål att bedriva sjötrafik i intimt samarbete med de till skärgården

närgränsande landväga kommunikationsföretagen. Bolaget anför, att sedan Saltsjöbanan numera åtagit sig att svara för sjötrafiken i den skärgård, som gränsar till dess landväga trafikområde, ett särskilt skärgårds- trafikbolag bör bildas endast för norra och mellersta skärgården med Roslagsbanan, Stockholms stad och Stockholms läns landsting som intressenter. Bolaget är berett att till skäligt pris överlåta den del av sitt tonnage, som det nya bolaget behöver för drivandet av sin verksamhet. De nyan- skaffningar och de förbättringar av det övertagna tonnaget, som anses er- forderliga, böra därvid bekostas av det nya företaget. Bildandet av ett sådant bolag skulle trygga trafikens fortbestånd och medföra, att en tillfredsstäl- lande samordning av de olika trafikmedlen kommer till stånd. En lösning av frågan efter dessa riktlinjer skulle bli till gagn för alla trafikanter i skärgården. De investeringar, som erfordras, och de trafikbidrag, som kunna behövas, torde icke bli större än att denna lösning för det all- männa, representerat av det statsägda Roslagsbanan, staden och lands- tinget, skulle bli ekonomiskt fördelaktigare än om kommissionens för- slag genomföres.

*Stockholms stads kammarkontor*, vars yttrande fogats till drätselnäm- dens, vill icke i och för sig göra gällande, att en offentlig insats skulle vara nödvändig för att tillgodose det behov av effektivt arbetande och smidigt samordnande trafikleder inom skärgården, som otvivelaktigt föreligger. Även vid bibehållande av den privata ägandeformen torde ett sådant syfte väl kunna ernås. Kontoret nödgas dock konstatera, att tanken på ett sam- hälleligt organiserat trafikbolag nu övergivits utan att någon annan form för fastare regional trafiksamverkan satts i dess ställe. Oavsett formen för äganderätten till trafikmedlen vill kontoret likväl såsom sin bestämda mening framhålla, att en välorganiserad och enhetligt ledd samtrafik inom skärgårdsregionen ofrånkomligen är nödvändig för en för alla parter fullt tillfredsställande lösning av de föreliggande trafikfrågorna.

#### **Fördelningen av transportuppgifterna på land- och sjötrafikmedel.**

Huvuddelen av remissmyndigheterna har uttalat sin principiella anslut- ning till skärgårdstrafikkommissionens uppfattning att trafikuppgifterna i görligaste mån böra övertagas av landkommunikationsmedlen och att er- forderlig båttrafik bör anknytas till framskjutna replipunkter på kustlan- dets järnvägs- och busslinjer. Vissa myndigheter ha dock ansett att en dylik omläggning av trafiken i den utsträckning kommissionen tänkt sig ur skilda synpunkter icke är möjlig eller önskvärd.

Några remissmyndigheter, däribland Stockholms handelskammare, efter- lysa beräkningar av kostnaderna för olika trafikformer, såsom underlag för ett bedömande av vilken trafikform som är den lämpligaste.

*Järnvägsstyrelsen*, som i princip ansluter sig till kommissionens upp- fattning, anser att hänsynen till trafikanternas berättigade anspråk på be-

kväma och snabba transporter i många fall torde komma att försvåra genomförandet i praktiken av en trafikreglering efter angivna riktlinjer. Detta gäller bl. a. om sjövägen är kortare än en kombinerad land- och sjötransportväg, vilket torde vara fallet i mellersta och norra skärgården. Där så är förhållandet och om det alternativa färd sättet icke erbjuder andra motvägande fördelar, exempelvis flera, billigare eller snabbare reselägenheter, torde obruten sjötrafik vara att föredraga framför kombinerad trafik, i all synnerhet som sistnämnda färd sätt i varje fall kräver en eller flera omstigningar mellan olika färdmedel och sålunda måste anses oönskade.

*Stockholm*—*Roslagens järnvägar* påpekar de skiljaktigheter i förutsättningar för kombinerad trafik, som föreligga inom å ena sidan det skärgårdsområde, för vilket Saltsjöbanan åtagit sig ansvaret för erforderlig båttrafik, och å andra sidan det område, för vilket Roslagsbanan enligt kommissionens förslag skulle övertaga trafikansvaret. Roslagsbanan anför härom i huvudsak följande.

För norra skärgården däremot skulle omstigningen mellan bussar och passbåtar vara utspridd på ett tiotal bryggor inom ett område från Arholma i norr till Trälhavet i söder. Landavståndet mellan dessa bryggor och Stockholm är — även efter avsedd komplettering av vägnätet — i motsats till vad som gäller för Stavnäs, längre än sjöavståndet. Av trafik- och drifttekniska skäl har det hittills icke varit möjligt att inrätta obrutna landtrafikleder till var och en av dessa vitt spridda bryggor, utan landtrafiklederna ha utgjorts av kombinationen järnväg—buss, vilket för trafikanterna icke medför någon resefördyring i jämförelse med en direkt landtrafikled. Vägar till de flesta av dessa bryggor äro för närvarande icke lämpliga för en utvidgad busstrafik. Varken priser eller restid för kombinerad båt-, buss- och järnvägsresa ha varit konkurrenskraftiga gentemot båttrafiken. Hade konkurrens med båttrafiken erbjudit någon utsikt till framgång, skulle sådan förvisso icke lämnats oförsökt av järnvägsbolaget. Mindre försök till passbåtstrafik ha gjorts, vilka varit förlustbringande. Även om stora arrangemang vidtagas för sådan trafik, kommer direkt sjötrafik till Stockholm i lönsamma förbindelser sannolikt att upprätthållas. Det synes därför Roslagsbanan naturligt, att det nuvarande sjötrafikföretaget bibehålles.

Såvitt av kommissionens betänkande framgår, har någon hänsyn icke tagits till den kapitalinvestering i passbåtar, bussar, järnvägsvagnar, person- och lastbilar etc., som erfordras för en omläggning av trafiken på sätt, kommissionen föreslagit. Dessa investeringar bli särskilt påtagliga för att sätta trafikföretagen i stånd att sommartid möta veckoslutens toppbelastningar. Den stora variationen i trafiken har undergrävt båtbolagets ekonomi. Samma ekonomiska problem kommer att möta passbåts- och landtrafiken. Enligt Roslagsbanan medför omläggningen förluster på passbåtstrafiken samt på åtminstone flertalet busslinjer. Däremot innebär den möjligen ökade nettointkomster på järnvägstrafiken, ehuru på denna punkt viss osäkerhet föreligger med hänsyn till nödvändigheten att anskaffa ny rullande materiel för topptrafiken. Totalt sett kommer trafikens omläggning till passbåts- och landtrafik enligt vår uppfattning att medföra resulterande förlust. En indirekt subvention kommer härigenom att utgå. I den mån vägprogrammet fullföljes, komma privatbilarna att få möjlighet att

komma fram till kusten och öarna. Härigenom undandrages trafikunderlag från de kollektiva trafikföretagen. Denna omständighet måste beaktas av företagen vid deras kapitalinvesteringar.

*Överståthållarämbetet* anför, att de ekonomiska förutsättningarna för en direkttrafik med motorbåtar icke belysts i kommissionens förslag. Även om en dylik utredning skulle giva till resultat att motorbåtstrafik i Stockholm kan antagas bli ekonomiskt självbärande, torde emellertid frågan icke därigenom vara löst. Från Stockholm utgående motorbåtstrafik har den nackdelen att den i regel icke torde kunna bli lika snabb som den kombinerade land- och sjötrafiken, allra minst därest landtrafiken genom utbyggnad av trafiklederna kan föras ännu längre österut än för närvarande. I sakens natur torde även ligga att båttrafik å Stockholm icke kan erbjuda lika täta turer som land- och sjötrafik. Dessa nackdelar skulle, därest trafikanterna främst vore hänvisade till å Stockholm baserad trafik, säkerligen efter hand komma att bli alltmer framträdande. Såväl från de sommarbesökandes som från den bofasta skärgårdsbefolkningens sida komma nämligen kraven på täta och snabba förbindelser att bli allt starkare. För den mellersta delen av skärgården torde således enligt överståthållarämbetets uppfattning i regel kombinerade land- och sjöförbindelser för personbefordran i och för sig vara att föredraga framför från Stockholm utgående trafik.

*Waxholms nya ångfartygs aktiebolag* framhåller, att även efter inrättandet av de av kommissionen föreslagna bro- och färjförbindelserna trafikbehovet i vad det gäller sjöförbindelser i stort sett kvarstår oförminskat. Bolaget anför härom.

Sommartid kräves en flotta med stor kapacitet och vintertid erfordras båtmaterial som kan forcera kraftiga isar. Till belysande av omfattningen av trafikbehovet i skärgården må här framhållas, att av bolagets 39 fartyg i trafik sommaren 1951 nyttjades 19 båtar på linjerna i mellersta och norra skärgården från Husarö—Lindalssund i söder till Gräddö—Väddö i norr och 12 båtar nyttjades i trafiken till Vaxholm och dess skärgård. Kapaciteten för nu nämnda 31 fartyg översteg 8 800 passagerare. I detta sammanhang må nämnas, att i södra skärgården från Nämndö i söder till Möja i norr syselsattes år 1951 8 fartyg med en kapacitet av något mer än 2 100 passagerare. Totala passagerarantalet under sommaren 1951 uppgick till ca 550 000 och för årets övriga månader till i runt tal 250 000. Godstransporterna, som delvis utfördes med fraktskutor, uppgingo till ca 18 000 ton. Att ordna en skärgårdstrafik från Arholma i norr till Möja i söder medelst passbåtsförbindelser, i anslutning till landväga kommunikationsmedel samt med från Stockholm direktgående båtar, som enligt kommissionens förslag skulle temporärt stödjas av det allmänna beträffande sommartrafiken och givas successivt begränsade bidrag till vintertrafiken, är icke tänkbar. Erfarenhetsmässigt har det visat sig, att en passbåtstrafik ekonomiskt sett ger sämre resultat än en direktgående trafik (se SOU 1948: 10, s. 422—424). Bidragande orsaker till passbåtars dåliga driftsresultat äro att såväl de fasta kostnaderna för nedlagt kapital, uppläggningar, ut- och avrustningar, reparationer m. m. som de rörliga kostnaderna för löner,

bränsle m. m. icke minska proportionellt mot storleken av det använda tonnaget. Nya kostnader uppstå dessutom för bunkertransporter till passbåtsstationerna, för inkvarteringar, hemvägsersättningar och kosthåll för besättningarna. Kostnaderna för reservtonnage stiga ävenledes kraftigt när linjerna spridas utan central anknytning. Om passbåts- och direktlinjer upprätthållas samtidigt leder detta till en sådan fördelning av trafikunderlaget, att de ekonomiska förutsättningarna för trafikföretaget i så hög grad försämras, att ett nedläggande av trafiken måste äga rum. Kommissionen synes icke hava beaktat detta förhållande.

På grund av det anförda finner bolaget passbåtar endast kunna användas för begränsade trafikuppgifter, medan huvuddelen av trafiken i dessa skärgårdsområden måste upprätthållas med direktgående båtar.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser, i likhet med flera andra myndigheter, att kommissionen underskattat de speciella problem, som sommartrafiken innebär. Länsstyrelsen ansluter sig härvid till vad som anförts i vissa till länsstyrelsen inkomna yttranden, vari framhållits att det icke torde vara möjligt att enbart med kombinerade buss- och passbåtsförbindelser bemästra sommartidens trafiktoppar. Dessutom finner länsstyrelsen det högst ovisst om passbåtsförbindelser kunna ersätta direkttrafiken på Husaröleden och i viss mån även på innanför Vaxholm belägna öar. Länsstyrelsen framhåller, att den verkställda utredningen icke är av beskaffenhet att kunna tjäna som underlag för ett någorlunda säkert bedömande av frågan, i vilken utsträckning skärgårdens trafikproblem kunna lösas efter de linjer, som med förslaget avses, samt att det enligt länsstyrelsens mening under alla förhållanden kommer att kvarstå visst behov av en från Stockholm utgående sjötrafik för såväl passagerar- som godsbefordran.

Beträffande den av kommissionen föreslagna uppläggningsplanen av gods- och trafiktrafiken anför *Stockholms handelskammare*, att kommissionens antydningssvis gjorda förslag icke på långt när täcker föreliggande behov och således innebär en avsevärd försämring i förhållande till hittills tillämpade ordning.

#### Frågan om införande av trafikstillstånd.

*Överståthållarämbetet* anser att en tillståndsreglering av båttrafiken borde kunna komma i fråga för att under den av kommissionen förutsatta övergångstiden förhindra att sjötrafik etableras av företagare med ej tillfredsställande båtmaterial och måhända med ej tillräcklig ansvars känsla samt för att stödja de lämpliga företagare, vilka åtaga sig båttrafik i skärgården.

*Waxholms nya ångfartygs aktiebolag* finner sig med stöd av dess mer än 80-åriga erfarenhet om bedrivande av sjötrafik i Stockholms skärgård böra framhålla, att ett ekonomiskt bärkraftigt trafikföretag av den natur, som bolaget i sitt yttrande föreslagit, ej torde kunna erhållas med mindre än, att bestämmelser införas om koncession eller om annan form av trafikstillstånd för bedrivande av sjötrafik inom skärgårdsområdet. En dylik

anordning synes väl svara mot det förhållandet, att de landväga trafikföretag, med vilka samtrafik förutsattes skola bedrivas, redan ha koncession för sin verksamhet. Sådana bestämmelser böra åtminstone gälla under en viss övergångstid, intill dess erfarenhet vunnits om verkningarna av den av bolaget föreslagna nya trafikreformen.

**Överförandet av ansvaret för passbåttrafiken till landtrafikföretagen.**

*Statens biltrafiknämnd* anser, att samorganisationen mellan land- och sjötransporterna — såsom även av skärgårdstrafikkommissionen framhållits — kan åstadkommas antingen genom samtrafik mellan landtrafikföretag och ett eller flera fristående rederiföretag eller ock genom att landtrafikföretagen anskaffa och för sjötransporterna utnyttja eget båtmaterial. Därest trafiken ordnas enligt det förstnämnda alternativet, äger den myndighet, som meddelar trafiktillstånd för landtransportföretaget, med stöd av 12 § 3 stycket förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik lämna föreskrift om skyldighet att driva samtrafik med anslutande sjötrafikföretag samt om sättet för samtrafikens bedrivande. Däremot lär icke kunna ifrågakomma att såsom villkor för meddelande av koncession å linjetrafik föreskriva skyldighet för koncessionshavaren att själv ombesörja jämväl viss anslutande sjötrafik. Tillståndsbeviljande myndighets inflytande i detta avseende torde vara begränsat till, att vid uppkommen fråga om beviljande av nya trafiktillstånd viss prioritet kan lämnas trafikföretag, som förklarat sig villigt att i egen regi ombesörja jämväl mellanliggande eller anknyttande sjötrafik. Nämnden förordar, med hänvisning till det åtagande att ansvara för viss till företagets busslinjer anknuten båttrafik, som ett landtrafikföretag efter förhandlingar med kommunikationsdepartementet iklätt sig, att förhandlingar framdeles upptagas för åstadkommande av ytterligare likartade överenskommelser.

*Järnvägsaktiebolaget Stockholm—Saltsjön* meddelar, att när bolaget åtog sig att utan statsbidrag svara för ordnandet av viss del av trafiken inom Stockholms skärgård, förbehöll sig bolaget samtidigt att verksamheten skulle få bedrivas på ett fullt affärsmässigt sätt samt att underhåll, förbättring och nyanläggning av vägar, broar och bryggor ävensom erforderlig isbrytning skulle ske genom myndigheternas försorg och bekostas med allmänna medel. Därjämte uppger sig bolaget ha räknat med fortsatt stöd från landstinget.

**Vägprogrammet.**

Flertalet remissmyndigheter har understrukit vikten av att skärgårdsområdets vägsystem snabbt utbygges och förbättras. I sina remissyttranden ha statskontoret, länsstyrelsen i Stockholms län, vägförvaltningen i Stockholms län, Stockholms stads idrotts- och friluftsstyrelse, Stockholms traktens regionplanenämnd, Vaxholms stad, kommunalnämnderna i Blidö,

Djurö, Ljusterö och Värmdö kommuner, Stockholm—Roslagens järnvägar och Vaxholms trafikaktiebolag föreslagit ändringar i olika avseenden i det av skärgårdstrafikkommissionen framlagda vägprogrammet. Dessa förslag innebära huvudsakligen annan sträckning av vägförbindelse än kommissionen föreslagit eller utvidgning av vägprogrammet, framför allt beträffande förbindelserna till Vaxholm eller i Vaxholmskärgården. I ett par fall ha vägprojekt icke ansetts vara av den angelägenhetsgrad att de böra genomföras före annat av remissmyndighet såsom mera betydelsefullt ansett projekt eller icke ansetts fylla sådant kommunikationsbehov att de överhuvud böra komma till utförande. Vissa remissmyndigheter framhålla därjämte betydelsen av att infartsvägarna till Stockholm, främst Värmdö- och Norrtäljevägarna, förbättras. Dessa yttranden såväl som vissa av representanter för olika intressentgrupper inlämnade skrifter komma att överlämnas till vägmyndigheterna för hänsynstagande vid projektens vidare utredning och återgivas i ifrågavarande delar icke här.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anser sig icke i förevarande sammanhang böra taga ställning till de olika föreslagna företagen. Redan nu kan emellertid konstateras att de avsedda kombinerade land- och sjöförbindelserna i stort sett kunna baseras på de av kommissionen föreslagna åtgärderna. Ordningsföljden mellan de olika företagen bör bedömas med hänsyn till behovet att så snabbt som möjligt ordna trafiken efter den skisserade principen för så stor del av skärgården som möjligt. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påpekar, att det ankommer på styrelsen och länsstyrelsen att gemensamt träffa avgöranden härom. Därvid skola självfallet ärendena handläggas enligt vägstadgan samt samråd ske med de trafikföretag, som förutsättas skola uppehålla trafiken.

Med hänsyn till att skärgårdstrafiken befinner sig i ett beträngt läge böra enligt styrelsens mening i första hand sådana företag komma till utförande, som på ett tidigt stadium medföra förbättrade förbindelser för den bosatta befolkningen. Successivt böra därefter förbindelserna utbyggas jämväl för sommartrafiken. De åtgärder, som vidtagas, böra så vitt möjligt ingå som ett led i det slutliga utbyggnadsprogrammet. Detta bör dock ej hindra anlitaandet i mån av behov av provisoriska lösningar i avvaktan på de större företagens färdigställande. För att närmare klarlägga dessa frågor kräves en detaljerad trafikplan innefattande ett program för successiv utbyggnad av förbindelserna i huvudsaklig överensstämmelse med av kommissionen givna rekommendationer. En sådan bör upprättas i samråd med berörda trafikföretag. Styrelsen är beredd medverka i sådan plans upprättande. Då det enligt styrelsens uppfattning främst ankommer på Stockholms stad att taga initiativ och medverka till att direktgående sjötrafik under övergångstiden kommer till stånd i erforderlig omfattning böra representanter för staden deltaga i samordningen av hithörande frågor. Styrelsen förutsätter, att initiativ till sådant samråd kommer att tagas av länsstyrelsen — allt försåvitt icke Kungl. Maj:t kommer att besluta i annan riktning.



*Arbetsmarknadsstyrelsen* meddelar angående arbetskraftstillgången inom området följande.

Under de sista åren har på vissa håll i Stockholms län funnits en del arbetskraftsreserver, åtminstone under vintersäsongen. Detta gäller bl. a. skärgårdsöarna, medan i det egentliga Stockholmsområdet rått knapphet på byggnadsarbetare, bl. a. byggnadsgrovarbetare. Med hänsyn till den ökade anslagstilldelningen för vägväsendet, som föreslås i 1952 års statsverksproposition, torde en ökning av den ordinarie vägbyggnadsverksamheten vara att förutse. Denna anläggningsverksamhet kan delvis komma att absorbera de förut tillgängliga arbetskraftsreserverna i här ifrågasvarande område. Med reservation härför synes flertalet av de vägföretag, vilka skärgårdstrafikkommisionen föreslagit till utförande under den angivna 6-årsperioden, kunna väntas komma till utförande med anlåtande av på orten tillgänglig arbetskraft, vilken icke eljest står till förfogande för arbetsmarknaden. I den mån så kan äga rum minskas genom de ifrågasvarande arbetenas utförande icke arbetskraftstillgången för byggnads- och anläggningsarbeten i allmänhet i Stockholms län jämte Stockholmsområdet. Beträffande de större företagen och i synnerhet den föreslagna broförbindelsen Ramsmora—Djurö södra udde torde det dock icke kunna undvikas att arbetenas utförande påverkar möjligheterna till genomförande av redan beslutade eller eljest angelägna byggnadsarbeten i Stockholmsområdet. — Möjligheterna att i sinom tid utföra de särskilda företagen med anlåtande av eljest outnyttjad arbetskraft, torde få bli föremål för övervägande från fall till fall.

I den föregående bedömningen av möjligheterna att genomföra i detta sammanhang aktuella anläggningsarbeten har arbetsmarknadsstyrelsen utgått ifrån att arbetsmarknadsläget förblir i stort sett oförändrat. Under den tid av sex år, som kommissionen angivit för vägföretagens genomförande, kunna givetvis förändringar i arbetsmarknadsläget i stort sett inträffa, vilka giva anledning till helt andra bedömningsgrunder för utförandet av arbetena i fråga.

Angående medelsanvisningen för genomförande av vägprogrammet anför *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*.

För de av kommissionen föreslagna arbetenas genomförande har avsetts att särskilda medel skulle ställas till förfogande vid sidan av de flerårsplanerna i länet tillgängliga medlen. Enligt styrelsens mening böra emellertid de medel, som kunna komma att disponeras för nyanläggning och ombyggnad av nu avsedda vägar och broar i skärgården, tillföras vederhörande ordinarie vägbyggnadsanslag och företagen inordnas i de vanliga flerårsplanerna för vägbyggandet. Därigenom kunna dessa behov och deras tillgodoseende bedömas jämsides med behoven i övrigt inom länet. Därmed avser styrelsen icke, att dessa särskilda skärgårdsbehov skola komma i mindre förmånlig ställning än vad kommissionen föreslagit. Vid angelägenhetsbedömningen måste nämligen helt naturligt särskild hänsyn lagas till det förhållande som uppstår om den nuvarande skärgårdstrafiken hastigt avvecklas och att särskilda åtgärder då måste vidtagas för att möjliggöra genomförandet av den avsedda trafiklösningen. Med sammanställningen av anslagen syftar styrelsen bl. a. till att underlätta den administrativa handläggningen.

Beträffande de föreslagna färjförbindelserna vill styrelsen framhålla, att kostnaderna för anskaffande av härför erforderliga färjor icke ingå i den i 1952 års statsverksproposition (bilaga 22, s. 141) omnämnda femårs-

planen för upprustning av vägväsendets färjbestånd. Vid ett genomförande av kommissionens förslag erfordras sålunda en uppräknig av investeringsanslaget till Flytande materiel under väg- och vattenbyggnadsverkets förrådsfond med belopp motsvarande kostnaderna för ifrågakvarande färjor.

#### Åtgärder under den förutsatta övergångstiden.

Flertalet remissmyndigheter understryka vikten av att åtgärder vidtagas från det allmännas sida för att garantera att en tillfredsställande trafikapparat står till förfogande under övergångstiden.

*Stockholms handelskammare*, som därjämte finner ofrånkomligt att det allmänna även efter den av kommissionen förutsatta sexårsperiodens slut i en eller annan form ingriper för att bidra till upprätthållande av en för vissa skärgårdsöar nödvändig men eljest icke ekonomiskt genomförbar trafik, anser den lämpligaste åtgärden vara, att det allmänna lämnar bidrag till skärgårdstrafiken. För att stimulera och underlätta för Waxholmsbolaget att i nuvarande läge i tillräcklig omfattning förnya sitt tonnage bör det även kunna övervägas att bolaget för detta ändamål med det allmännas hjälp erhåller lån på förmånliga villkor.

#### BOHUSKUSTEN.

Marstrands rederi aktiebolag inköpte per den 1 januari 1951 Marstrands nya ångfartygs aktiebolags fartyg i avsikt att driva båttrafik i samma utsträckning som det gamla bolaget. Under år 1951 har bolaget låtit inrätta för motordrift och i viss utsträckning ombygga tre äldre för kombinerad passagerar- och godstrafik avsedda ångfartyg samt en lastbåt. Ett ångfartyg har omändrats till oljeeldning. Därjämte har bolaget inköpt ett snabbgående motordrivet passagerarfartyg. Det är bolagets avsikt att motorisera och ombygga ytterligare ett passagerar- och godsförande fartyg.

Marstrandsbolagets trafik omfattar sträckningen Göteborg—Gravarne. Båtarna angöra Marstrand, Åstol, Rönnäng, Klädesholmen, Skärhamn, Kyrkesund, Mollösund, Hällevikstrand, Käringön, Gullholmen, Ellös, Grund-sund, Fiskebäckskil, Lysekil, Lahälla, Malmön, Smögen och Gravarne. Enligt turlistan för vintern 1951/52 trafikeras Gravarnelinjen av tre kombinerade last- och passagerarfartyg med sex dubbelturer per vecka och dellinjen Göteborg—Klädesholmen av särskild båt med fyra dubbelturer. Därjämte uppehålls en godslinje anlöpande Marstrand samt några bryggor på Tjörns och Orusts sydsidor. Från vissa angöringspunkter distribueras gods genom bolagets försorg med lastbilar till innanför belägna orter. Under lågsäsongen härröra bolagets intäkter huvudsakligen från godstrafiken. Av inseglingen under fjärde kvartalet 1951 utgjordes således 83 % av fraktintäkter. Under sommarmånaderna föregående år var seglationsprogrammet med hänsyn till turisttrafiken utökat med s. k. expressturer på Gravarnelinjen samt vissa ytterligare turer på linjen Göteborg—Marstrand.

I en den 5 mars 1952 inkommen ansökning har *Marstrands rederi aktiebolag* anhållit om bidrag av statsmedel med 275 000 kronor för seglationsåret 1 april 1952—31 mars 1953 för att möjliggöra för bolaget att även under lågsäsongen hålla trafiken i gång. Bolaget framhåller, att när det under 1951 påbörjade genomgripande moderniseringsprogrammet slutförts, beräknas överskottet under sommarhalvåret bli så stort, att det täcker vinterperiodens förluster. Bolaget skulle därigenom få till stånd en självbärande helårstrafik. På grund av kostnadsstegringar och svårigheten att erhålla erforderliga krediter har det dock visat sig ogörligt att genomföra moderniseringen i den takt, som ursprungligen avsetts.

Genom motorisering av fyra båtar säger sig bolaget redan ha uppnått en avsevärd driftsbesparing, trots att vissa kostnadsposter såsom löner betydligt stegrats. Underskottet för hela seglationsåret 1952/53 beräknas enligt en till ansökningen fogad bilaga komma att uppgå till 305 000 kronor, varav 100 000 kronor avse en tioprocentig avskrivning av tonnaget.

#### Departementschefen.

Före de motordrivna landkommunikationsmedlens genombrott ägde Stockholmsområdet på grund av sina goda betingelser för sjögående trafik genom de reguljära ångbåtlinjerna ett efter tidens förhållanden snabbt, billigt och bekvämt närtrafiksystem. Under de decennier, då ångbåtstrafiken hade sin största omfattning, synes den ha hämtat huvuddelen av sina resande från bryggor, som hade eller senare fått direkta landförbindelser med Stockholm. Bilismens expansion har successivt uttunnat båtlinjernas trafikunderlag. Allteftersom vägsystemet utbyggs har bussnätet sträckts längre ut i kustlandet. Det ökade innehavet av privata bilar och motorbåtar har helt eller delvis löst en stor resandekategori från beroendet av kollektiva kommunikationsmedel. Samtidigt har det stegrade utnyttjandet av skärgårdsområdets mera perifera delar för rekreatiösa ändamål medfört en förskjutning av båtlinjesystemets sträckning.

Under de senaste krigsåren avstannade denna utveckling, varigenom ångbåtstrafiken tillfälligt återtog en del av vad den tidigare gått förlustig. Efterkrigstiden har däremot visat en i ökat tempo fortsatt utveckling efter mellankrigstidens linjer.

Landtrafikmedlen ha med undantag av vissa delar av Vaxholmsområdet, Roslagskusten och Värmdölandet numera övertagit praktiskt taget all trafik på fastlandssidan. Ötrafiken inom skärgårdsområdets södra del sker till stor del genom kombinerade land- och sjöförbindelser, medan den inom områdets mellersta och norra delar till huvudsaklig del är beroende av från Stockholm utgående ångbåtlinjer. För det företag, Waxholmsbolaget, vilket under sig har samlat huvuddelen av den kvarvarande båttrafiken, innebär detta, att den del av resandeyrket, som företer de minsta variationerna efter årstider och veckodagar, berövats bolaget, medan den

särskilt på mera avlägsna områden i detta avseende starkt fluktuerande ötrafiken kvarstår. Att för ett fristående rederiföretag med behörigt tillgodoseende av olika trafikantgruppers intressen ombesörja transporter på året runt inom ett område med denna trafikstruktur utan att erhålla bidrag utifrån är förenat med stora svårigheter. För Waxholmsbolaget med dess omoderna tekniska utrustning har det på grund av den minskade resefrekvensen och omöjligheten att kompensera återkommande stegringar främst i bränsle- och bemanningskostnader varit ogörligt.

Den på öarna bosatta befolkningen har så småningom genom sjökommunikationernas begränsade utvecklingsmöjligheter i förhållande till landtrafikmedlens kommit i ett eftersatt läge. Detta har särskilt gjort sig märkbart under den del av året, då den bosatta befolkningen ensam utgjort underlaget för båttrafiken. Särskilt under den tid väderleksförhållandena försvårat eller helt omöjliggjort färd med egna båtar ha olägenheterna varit påfallande. För de i skärgården rekreationssökande resenärerna förefalla resorna numera tidsödande. De av den minskade resandefrekvensen motiverade begränsningarna i turtätheten ha därjämte reducerat antalet förbindelsemöjligheter.

För att utröna förutsättningarna för en förbättring av bl. a. Stockholms-skärgårdens kommunikationsförhållanden ha omfattande undersökningar utförts av 1938 och 1945 års skärgårdsutredningar. Båda utredningarna ha i trafikplaner redovisat förslag syftande till ett ökat utnyttjande av landtrafikmedlen i skärgårdstrafiken. Dessa förslag ha tagit sikte på ytterligare utbyggnad av öarnas och kustlandets vägnät jämte anläggandet av bro- och färjeförbindelser samt inrättandet av reguljära kombinerade land- och sjökommunikationer som ersättning för direkta ångbåtlinjer. En betydande på Stockholm och Vaxholm baserad båttrafik har dock alltjämt ansetts erforderlig särskilt för bemästrande av sommartrafikens toppbelastningar. De i området arbetande rederierna ha bedömts icke utan subventionstillskott kunna trygga fortbeståndet av erforderlig båttrafik. Då därjämte ett enhetliggörande av sjötrafikapparaten ur skilda synpunkter ansetts önskvärt, kommo båda utredningarna till slutsatsen, att det allmänna borde övertaga huvudintresset i denna trafik. 1945 års utredning ansåg dock, att detta endast borde utgöra ett första led i en fullständig samordning av den reguljära land- och sjötrafiken inom Stockholmsområdet.

1949 års skärgårdstrafikkommision hade till ursprunglig uppgift att vidareföra vissa av 1945 års skärgårdsutredning framlagda förslag angående ordnandet av skärgårdstrafiken och då först att klarlägga villkoren för ett överförande till allmän ägo av huvudintresset främst i Waxholmsbolaget. Enligt direktiven skulle kommissionen vid sina överväganden beakta vad min företrädare i ämbetet anfört i propositionen 1948: 261, vari understrukits att en sådan trafiklösning skulle eftersträvas, att åt-

minstone statliga subventioner icke skulle utgå annat än under en övergångstid, under vilken en tillfredsställande trafikordning etablerades.

Kommissionen framhåller som sin åsikt, att ett förvärv av huvudintresset i ifrågavarande bolag icke bör äga rum. Det allmännas åtgärder böra enligt kommissionens mening i stället inriktas på att befrämja en trafiklösning, enligt vilken huvuddelen av transportuppgifterna kunna överföras på landtrafikmedlen. Förutsättningen härför är en utbyggnad av områdets vägsystem. Ansvaret för den reguljära båttrafiken, anknuten till kustlandets järnvägs- och busslinjer, bör åvila de i området arbetande landtrafikföretagen. Kommissionen pekar på det åtagande, som i detta avseende gjorts av Saltsjöbanan. På Stockholm baserad båttrafik bör kvarvara i den utsträckning, som den är attraktiv för det privata företagandet. Kommissionen anser dock, att under en övergångstid, motsvarande den sexårsperiod under vilken det av kommissionen föreslagna vägprogrammet beräknas kunna genomföras, speciella ingripanden erfordras för att garantera erforderlig sommartrafik. För trafiken under vintermånaderna anses subventioner under de närmaste åren vara erforderliga, även om dessa förutses successivt kunna minskas.

De åtgärder, som böra vidtagas för att åvägbringa en mera definitiv lösning av Stockholmsskärgårdens trafikproblem, måste enligt min mening syfta till att få till stånd en ordning, som möjliggör att helårstrafiken efter en rimlig övergångstid kan drivas utan bidrag från det allmänna. Med utgångspunkt från nu rådande förhållanden anser jag, att ett fristående, på direktgående trafik baserat sjötrafikföretag -- oavsett var majoritetsintresset i detsamma är placerat -- knappast har eller kan få förutsättningar härför. Än mindre blir detta möjligt, då den upprustning av områdets vägsystem, vilken under alla omständigheter torde vara nödvändig, blir genomförd. Jag delar icke den av vissa remissmyndigheter framförda uppfattningen, att det allmänna har att välja mellan å ena sidan att understödja från Stockholm direktgående båtlinjer och å andra sidan att låta utföra vissa vägprojekt. Dessa senare företag torde i stort sett under alla förhållanden få utföras inom en icke avlägsen framtid, alltså även om man valde att söka vidmakthålla den i de gamla formerna arbetande sjötrafiken. Valmöjligheterna begränsas till ett framskjutande av väganläggningarna ytterligare någon tid. Den av kommissionen anvisade trafikorganisationen synes mig därför vara den, som skapar den bästa och på lång sikt ekonomiskt minst betungande lösningen. Endast genom att inordna ötrafiken i de i kustlandet arbetande stora landtrafikföretagens verksamhet kan uppnås den resultatsutjämnning, som erfordras för att balansera underskott mot överskott på olika linjer och under skilda årstider.

Som biltrafiknämnden påpekat, kan enligt 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. bussföretag åläggas att driva samtrafik med till dess linjer anknuten båttrafik. Jag saknar anledning

att här närmare diskutera räckvidden och tillräckligheten av dessa enligt gällande lagstiftning föreliggande förpliktelser för landtrafikföretagen. Vad gäller det privatägda företag, som i detta sammanhang närmast beröres av frågan, har detta redan frivilligt åtagit sig prestationer, som tills vidare få anses tillfredsställande, och jag förutsätter att de allmänägda företag, som komma att beröras, lika litet skola undandraga sig motsvarande skyldigheter, när sådana aktualiseras.

Ej heller ur andra synpunkter synes den ifrågasatta trafikomläggningen behöva möta avgörande hinder. Det bör erinras om att de landtrafikföretag, som här ifrågakomma, utom trafiken i kustlandet driva bl. a. en avsevärd stads- och förortstrafik. I den utsträckning deras fordonspark bestämmes av den senare trafikens behov synes en utökad sommartrafik med hänsyn till den minskning av transportbehoven för lokaltrafiken, som reguljärt inträder under sommarmånaderna, kunna medföra ett bättre utnyttjande av fordonsbeståndet. Då man därjämte genom privatbilismens utveckling för vissa resandekategoriernas vidkommande har att räkna med en fortgående avgång från de kollektiva transportmedlen, bör det i viss grad ligga i landtrafikföretagens eget intresse att i ökad utsträckning engagera sig för de nya trafikuppgifter, som den kombinerade land- och sjötrafiken i skärgården erbjuder. Landtrafikföretagen böra härvid i sina åtaganden även kunna sträcka sig utöver den ram, som kan betingas av kravet, att den nytillkomna trafiken inklusive sjötrafiken skall bli ekonomiskt självbärig. Likaväl som exempelvis bussföretag driva linjer, som ehuru icke räntabla tjäna beaktansvärda kommunikationsbehov, synas mig buss- och andra landtrafikföretag i förekommande fall böra åtaga sig ansvar för även en icke självbärande kombinerad båt- och landtrafik av likvärdig angelägenhetsgrad. Ett sådant resonemang står i överensstämmelse med de principer, som tillämpas inom huvuddelen av vårt transportväsen och som innebära en utjämning mellan trafikantgrupperna av trafikkostnaderna.

För att i större utsträckning än som genom överenskommelsen med Saltsjöbanan redan skett skapa förutsättningar för en med landtrafikmedlen samordnad sjötrafik kräves, som kommissionen understrukit, en förbättring och utbyggnad av skärgårdsområdets vägar. De härför erforderliga arbetena äro av ganska tidskrävande natur. Därtill äro, även bortsett från vägnätets nuvarande beskaffenhet, betingelserna för en snar övergång till kombinerad land- och sjötrafik inom vissa delar av skärgårdsområdet mindre gynnsamma än inom de områden, där en sådan övergång redan kunnat genomföras. Medan inom den sektor av skärgårdsområdet, för vilken Saltsjöbanan åtagit sig ansvaret för sjötrafiken, omläggningen av trafiksystemet kunnat genomföras utan större trafiktekniska svårigheter och olägenheter för trafikanterna — utan tvärtom ofta med avsevärda fördelar, bl. a. i tidsvinst, för dessa — skulle i andra delar av skärgården

en för trafikanterna i motsvarande grad acceptabel eller fördelaktig omläggning svårligen omedelbart låta sig genomföra. På många håll är en viss icke alltför kort övergångstid ofrånkomlig och överhuvud taget är det önskvärt, att en trafikomläggning av så pass ingripande natur, som den varom här är fråga, får ske successivt, detta både ur trafikanternas och trafikföretagens synpunkt. Det är därför nödvändigt, att en tillräcklig sjötrafikapparat med på Stockholm baserade båtar framför allt för sommartrafiken finnes att tillgå åtminstone under de närmaste åren, även om för den skull det allmänna icke synes böra engagera sig i denna trafik på det sätt, som föreslagits av 1945 års skärgårdsutredning.

Waxholmsbolaget har fr. o. m. seglationsåret 1948/49 erhållit statsbidrag för trafiken under månaderna oktober—april. Bidragsbeloppen ha begränsats till det underskott, som kvarstått sedan avdrag gjorts för eventuellt driftsöverskott under sommarmånaderna. Sommartrafiken under år 1950 lämnade icke något överskott och under 1951 resulterade jämväl denna trafik i ett betydande underskott. Bolaget har låtit förstå, att det utan bidrag från det allmänna skulle nödgas avveckla sin verksamhet eller i bästa fall uppehålla en mycket begränsad sommartrafik. Vid de förhandlingar, som förts mellan å ena sidan kommunikationsdepartementet och å andra sidan bolaget och representanter för de kommunala intressena, har såväl min företrädare i ämbetet som jag framhållit, att statsmakterna icke torde vara villiga att subventionera båttrafiken till mer än den del, som åtagandet att tills vidare garantera viss vintertrafik innebar. Sommartrafiken, som huvudsakligen tjänar de rekreationssökande innevånarna i Stockholm och dess förorter, borde i den utsträckning det prövades erforderligt understödjas av kommunerna.

Stockholms stad har nu överenskommit med Waxholmsbolaget att bolaget fr. o. m. den 1 maj 1952 under sju år framåt skall ombesörja trafiken enligt viss fastställd minimiurlista inom ett område från Arholma i norr, Husaröskärgården i öster och Vaxholmsskärgården i söder. Bolaget skall härför från staden erhålla dels ett lån av ungefär 1 750 000 kronor för en viss modernisering av dess tonnage, syftande främst till en omläggning till oljedrift för sex större båtar och motorisering av ett antal ångslupar, och dels därtill årliga driftsbidrag. De sistnämnda bidragen ha för helårstrafik vid nuvarande penningvärde fastställts till högst 490 000 kronor per år med årlig reglering efter förändringarna i socialstyrelsens levnadskostnadsindex. Kommunikationsdepartementet har under förutsättning av Kungl. Maj:ts och riksdagens godkännande träffat överenskommelse med Stockholms stad, enligt vilken staten tillsammans med Roslagsbanan såsom ett bidrag till vintertrafikens uppehållande skall bestrida hälften av de årliga driftsbidragen, d. v. s. för närvarande 245 000 kronor. Av återstoden av subventionssumman har landstinget i Stockholms län åtagit sig att betala 75 000 kronor. Stockholms stad har alltså själv att erlægga 170 000 kro-

nor per år. Staden svarar för uppgörelsen med bolaget, och bidragen från övriga intressenter skola erläggas till staden.

Genom denna överenskommelse ha garantier skapats för trafiken under den av skärgårdstrafikkommissionen förutsatta övergångstiden. Waxholmsbolaget får möjlighet att i icke obetydlig utsträckning modernisera sitt tonnage och erhåller, i den mån det är villigt att anpassa sig efter förändrade trafikförhållanden, förbättrade betingelser för trafik även efter sjuårsperiodens utgång.

Roslagsbanan och dess bussföretag, som i samband med den träffade uppgörelsen åtagit sig att lämna ett årligt bidrag till trafikens uppehållande av f. n. 50 000 kronor, ha därigenom, redan innan den förutsedda trafikomläggningen inom deras trafikområde kommit till stånd, iklätt sig ekonomiska förpliktelser för trafiken, som få bedömas som skäliga med hänsyn såväl till storleken av deras trafikområde i skärgården som till de motsvarande förpliktelser det berörda privata landtrafikföretaget, Saltsjöbanan, påtagit sig.

Med hänsyn till det sålunda träffade arrangemanget och den fastställda övergångstidens längd finner jag det knappast erforderligt att nu taga ställning till vissa av de i remissyttrandena uttalade betänkligheterna mot kommissionens förslag. Områdets trafikstruktur kommer under sjuårsperioden avsevärt att förändras, och med min bedömning av utvecklingen anser jag, att kommissionens förslag är väl ägnat att i stort läggas till grund för kommande åtgärder. Vissa speciella frågor, som kunna aktualiseras i samband med den förutsedda långsiktiga trafikomläggningen — jag tänker bl. a. på frågan om en eventuellt behövlig ytterligare rättslig reglering av landtrafikföretagens förpliktelser med avseende på sjötrafiken, frågan om en eventuell koncessionering av denna, o. s. v. — torde utan olägenhet kunna göras till föremål för fortsatta överväganden och icke behöva föranleda ställningstagande i detta sammanhang.

Vad vägfrågorna angår har jag, efter samråd med statsrådet Hjalmar Nilson, funnit mig böra göra följande uttalanden.

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



taga. Överhuvud är det av största vikt att under övergångstiden samråd regelbundet sker mellan de olika intressena.

För att möjliggöra genomförandet av det redovisade vägprogrammet under den förutsatta sexårsperioden har skärgårdstrafikkommissionen ansett det erforderligt, att särskilda medel ställas till förfogande vid sidan av de för flerårsplanerna i Stockholms län tillgängliga medlen. Jag vill i detta sammanhang erinra om att statsrådet Hjalmar Nilson i årets statsverksproposition (VI ht. s. 55) anförde, att anslaget till Vissa vägbyggnadsarbeten borde under vissa förutsättningar kunna tagas i anspråk för detta byggnadsprogram, i den mån arbetena icke kunna rymmas inom ramen för den ordinarie tilldelningen av vägbyggnadsmedel till länet. Som av arbetsmarknadsstyrelsens yttrande framgår finns det inom området åtminstone säsongmässigt arbetskraftsresurser, som med fördel skulle kunna utnyttjas för vissa av företagen, framför allt de, som skola förläggas till öarna.

Jag förutsätter, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sina anslagsäskanden för de närmast följande budgetåren kommer att anmäla de medelsbehov, som betingas av vägprogrammets genomförande. Vad särskilt angår det i styrelsens remissyttrande omförmälda behovet av anslagsmedel för anskaffning av färjor vill jag erinra om att styrelsen har möjlighet att redan under nästa budgetår beställa erforderliga färjor inom ramen för det beställningsbemyndigande i fråga om materiel till maskincentralförrådet, som kan komma att meddelas för detta budgetår.

Jag övergår nu till Marstrands rederi aktiebolags ansökning om statsbidrag till den av bolaget uppehållna trafiken för tiden 1 april 1952—31 mars 1953. Bolaget har anhållit om understöd med 275 000 kronor, d. v. s. samma belopp, som utgått under innevarande seglationsår.

I 1951 års statsverksproposition anförde min företrädare i ämbetet, att det då nybildade Marstrands rederi aktiebolag, som övertagit det gamla Marstrandsbolagets verksamhet, skulle behöva understöd av statsmedel under en övergångsperiod fram till den tidpunkt, då den planerade moderniseringen av bolagets tonnage kunde beräknas inverka på trafikresultatet. Från bolagets sida har nu under hand uppgivits, att bolaget under sannolikt ytterligare fem år är i behov av statsbidrag som understöd till trafiken under lågsäsongerna.

Denna upplysning i förening med den omständigheten att bolaget för nästa seglationsår räknat med ett underskott av icke mindre än 305 000 kronor ger enligt min mening anledning till allvarliga betänkligheter. De stora kapitalinsatser, som redan gjorts för att modernisera bolagets fartygsbestånd, borde — med utgångspunkt från vad som förutsattes då staten engagerade sig för subventioner till det nya bolaget — rimligen ha medfört en sådan omedelbar förbättring av bolagets driftsekonomi, att underskottet för nästa seglationsår i varje fall borde bli väsentligt mindre än vad bolaget

nu räknat med. Slutsatsen av den prognos, som bolaget framlagt, synes närmast bli den, att moderniseringen av tonnaget endast är en av förutsättningarna för en gynnsam utveckling av bolagets ekonomi och att därutöver också erfordras en högst väsentlig ökning av bolagets passagerar- och godsintäkter. Huruvida en sådan ökning kan bli möjlig undandrar sig mitt bedömande. Av den beräkning av det framtida subventionsbehovet, som gjorts från bolagets sida, framgår att bolaget självt räknar med att denna ökning kan genomföras först inom loppet av en femårsperiod. Efter denna period har emellertid sannolikt inträtt ett skede, då utvecklingen av landkommunikationerna inom Bohusläns kustområde ganska snart kommer att lösa de flesta av samfärdselproblemen inom detta område, och bolagets trafik kommer förmodligen då att förlora större delen av sin betydelse i de avseenden varom nu närmast är fråga. Det bör i detta sammanhang framhållas, att de trafikbehov för befolkningen i Bohusläns skärgård, som icke redan nu kunna tillgodoses med befintliga landkommunikationer, enbart eller i kombination med passbåtsförbindelser, äro relativt begränsade.

Mot bakgrunden av vad här anförts kan det ifrågasättas om icke grunderna för det statliga stödet till Marstrandsbolaget måste revideras. Enligt min mening bör det nu undersökas om icke ifrågavarande trafikbehov under den tid som återstår, innan den förut omförmälda utvecklingen av landkommunikationerna fullbordats, skulle — med eller utan bolagets medverkan — kunna tillgodoses på ett för staten mindre kostsamt sätt än vad som kan bli fallet, om den nuvarande subventionspolitiken fullföljes. Jag anser mig ha anledning föreslå en dylik omprövning av subventionsprinciperna också av det skälet, att bolagets investeringsprogram till viss del har genomförts på ett sätt, som ur de synpunkter jag har att företräda synes kunna ställas under diskussion. Skall statligt understöd i fortsättningen utgå under någon längre tid, kan det vidare finnas skäl att från statens sida begära att, i likhet med vad som nu har avtalats i fråga om trafiken i Stockholms skärgård, fortlöpande bidrag lämnas även av landstinget.

Jag har för avsikt att i annat sammanhang hemställa om Kungl. Maj:ts bemyndigande att få tillkalla en särskild utredningsman för att närmare utreda de här behandlade spörsmålen. I avvaktan på resultatet av denna utredning, som bör bedrivas med skyndsamhet, synes understöd tills vidare under nästa budgetår lämpligen böra utgå till Marstrandsbolaget enligt i huvudsak oförändrade grunder. Jag förutsätter dock att en förändring av dessa villkor skall kunna äga rum redan under budgetårets lopp om så befinnes påkallat med hänsyn till utredningsresultaten.

Anslagsmedlen för bidrag till båttrafiken i Bohuslän synas böra beräknas till ett belopp av 275 000 kronor. Av detta belopp böra jämväl bestridas kostnaderna för den förut omförmälda utredningen.

Behovet av anslagsmedel för budgetåret 1952/53 till stöd åt skärgårds-  
trafiken utgör enligt sålunda föreliggande beräkningar för Stockholmsom-  
rådet (245 000 — 50 000) 195 000 kronor och för Bohuskusten 275 000 kro-  
nor, alltså sammanlagt 470 000 kronor.

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

a) bereda riksdagen tillfälle att yttra sig i anledning av  
vad jag i det föregående anfört beträffande ordnandet av  
skärgårdstrafiken i Stockholmsområdet samt den fortsatta  
subventioneringen av båtlinjetrafiken på Bohuskusten;

b) föreslå riksdagen att å riksstaten för budgetåret 1952/53  
under sjätte huvudtiteln till *Understöd åt skärgårdsrederier*  
anvisa ett reservationsanslag av 470 000 kronor.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter  
biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen,  
att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse  
bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Östen Falken.*

---

