

Nr 152.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fortsatt understöd till viss skärgårdstrafik m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

I propositionen nr 1 har Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln (punkt 81) föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, till Understöd åt skärgårdsrederier för budgetåret 1952/53 beräkna ett reservationsanslag av 200 000 kronor.

Sedermera har Kungl. Maj:t i propositionen nr 163, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 14 mars 1952, dels berett riksdagen tillfälle att avgiva yttrande i anledning av ett av föredragande departementschefen tillstyrkt förslag angående ordnandet av skärgårdstrafiken i stockholmsområdet samt den fortsatta subventioneringen av båtlinjetrafiken på bohuskusten, dels ock föreslagit riksdagen att å riksstaten för budgetåret 1952/53 under sjätte huvudtiteln till Understöd åt skärgårdsrederier anvisa ett reservationsanslag av 470 000 kronor.

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 färjförbindelser, 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 bli nödvändigt att staten, i avbidan på ett slutgiltigt ständpunktstagande till utredningens förslag, lämnade sin medverkan till lösande av de ekonomiska problemen. Utredningen föror-

dade 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.

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

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 sjötransportdelens 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 anknypningspunkter 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 företaget.

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 transporterna, 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 upprust-

ning åstadkommas torde icke under rimlig tid betingelser skapas för ett ekonomiskt självbärande, 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 färjeförbindelser till Ljusterö, bro till Djurö—Vindö samt en kustväg i södra Roslagen. Kostnaderna för de redovisade vägprojekten uppgå enligt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjorda beräkningar 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 isförhållanden svårtrafikerade öar reguljära förbindelser. Därjämte anses statsmakterna böra, i likhet med vad tidigare varit fallet, svara för viss lokalisbrytning.

Över kommissionens förslag ha utlåtanden avgivits av ett 30-tal myndigheter och organisationer (s. 8 samt 10—18).

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 har inledningsvis lämnat följande redogörelse för utvecklingen av trafiken inom Stockholms skärgård.

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 rekreatiönsändamål 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. Efter krigstiden 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 resandunderlaget, 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 bemaningskostnader 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 bofasta 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.

Efter att i korthet ha berört de undersökningar som utförts av 1938 och 1945 års skärgårdsutredningar har departementschefen lämnat en redogö-

relse för 1949 års skärgårdstrafikkommisions nu framlagda förslag och i anslutning härtill anfört följande.

De åtgärder, som böra vidtagas för att åvägabringa en mera definitiv lösning av Stockholmskärgårdens 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 resultatsutjämning, 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 företaget, 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 företaget, 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 bestämmas 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 Salt-sjöbanan 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 genomföras. På många håll är en viss icke alltför kort övergångstid ofrånkomlig, och över huvud 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 minimiturlista inom ett område från Arholma i norr, Husaröskärgården i öster och Vaxholmskärgården 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 kronor 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.

Beträffande vägfrågorna har departementschefen, efter samråd med statsrådet Hjalmar Nilson, gjort följande uttalande.

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 färjförbindelser i annan mån är att jag förutsätter, att de anläggningar, som beröra det område av skärgården, där den ifrågavarande trafikomläggningen redan kommit till stånd, och direkt erfordras för denna, få komma till utförande i första hand. De i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande redovisade synpunkterna böra härvidlag bli vägledande.

Jag fäster särskild vikt vid den trafikplan, som styrelsen föreslår skola bli utarbetad, och den samverkan med Stockholms stad och de olika trafikföretagen, som härvid avses äga rum. Även övriga kommunala intressenter böra i den mån det befinnes lämpligt beredas tillfälle att deltaga. Över huvud är det av största vikt att under övergångstiden samråd regelbundet sker mellan de olika intressena.

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.

Beträffande Marstrands rederi aktiebolags ansökning om statsbidrag till den av bolaget uppehållna trafiken för tiden 1 april 1952—31 mars 1953 har departementschefen till en början erinrat om att bolaget anhållit om understöd med 275 000 kronor, d. v. s. samma belopp som utgått under innevarande seglationsår, och därefter anförde följande.

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 företråda 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.

Departementschefen konstaterar slutligen, att behovet av anslagsmedel för budgetåret 1952/53 till stöd åt skärgårdstrafiken enligt de föreliggande beräkningarna utgör för stockholmsområdet (245 000—50 000) 195 000 kronor och för bohuskusten 275 000 kronor, alltså sammanlagt 470 000 kronor.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehaft två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Lundqvist* (I: 460) och den andra inom andra kammaren av herr *Hjalmarson* (II: 602), i vilka hemställts att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande proposition ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t måtte dels söka utverka sådan ändring av föreliggande avtal mellan Stockholms

stad och Waxholmsbolaget, att möjlighet beredes staten, landstinget eller Stockholms stad att på lämpligt sätt medverka med åtgärder för förbättring av skärgårdens kommunikationer;

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

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

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden torde få hänvisas till motionen II: 602.

Utskottet. 1949 års skärgårdstrafikkommision tillsattes på sin tid för att utföra undersökningar och föra förhandlingar angående ordnandet av skärgårdstrafiken i stockholmsområdet jämte därmed sammanhängande spörsmål. Till grund för arbetet skulle läggas de riktlinjer som angivits i 1945 års skärgårdsutrednings betänkande och i propositionen 1948: 261. Som främsta uppgift hade kommissionen att klarlägga villkoren för ett överförande till allmän ägo av huvudintresset i vissa skärgårdsrederier med direktgående, på Stockholm baserad ångbåtstrafik. Utredningsuppdraget utvidgades sedermera att avse åtgärder, ägnade att befrämja en enligt kommissionens mening önskvärd uppläggning av trafiken i Stockholms skärgård.

I sitt nu framlagda förslag har skärgårdstrafikkommisionen avvisat tanken på ett förvärv av huvudintresset i nyssberörda rederiföretag. Det allmännas åtgärder anses i stället böra inriktas på att skapa betingelser för en mera tidsenlig trafikuppläggning, som i huvudsak grundar sig på kombinerade land- och sjötransporter. Ansvaret för den reguljära båttrafiken, anknuten till kustlandets järnvägs- och busslinjer, förutsattes sålunda skola övertagas av de inom området arbetande landtrafikföretagen. Kommissionen har i detta sammanhang erinrat om det åtagande som gjorts av järnvägsaktiebolaget Stockholm—Saltsjön att utan statsbidrag svara för erforderlig, till bolagets linjetrafik ansluten båttrafik på vissa öar. Ett huvudvillkor för en sådan trafikomläggning skulle emellertid vara, att en utbyggnad av vägsystemet kommer till stånd. Enligt kommissionens mening bör på Stockholm baserad båttrafik kvarvara i den utsträckning som densamma bedömes ekonomiskt fördelaktig för den privata företagsamheten. Med hänsyn till sommartrafikens upprätthållande väntas dock under en övergångstid, motsvarande den sexårsperiod under vilken det av kommissionen föreslagna vägprogrammet beräknas kunna genomföras, speciella ingripanden bliva erforderliga. Jämväl för trafiken under vintermånaderna anses behov föreligga av subventioner under de närmaste åren, även om dessa förutses successivt kunna minskas.

Departementschefen har som sin mening uttalat, att de åtgärder som böra vidtagas för att åvägabringa en mera definitiv lösning av stockholmskärgår-

dens trafikproblem måste syfta till att få till stånd en ordning, vilken möjliggör att helårstrafiken efter en rimlig övergångstid kan drivas utan bidrag från det allmänna. Ifrån denna utgångspunkt har departementschefen funnit den av skärgårdstrafikkommissionen anvisade trafikorganisationen innebära den bästa och på lång sikt ekonomiskt minst betungande lösningen. Kommissionens förslag härutinnan anses sålunda vara väl ägnat att i stort läggas till grund för kommande åtgärder. Ej heller har departementschefen haft något att invända mot det av kommissionen framlagda vägprogrammet. Departementschefen har vidare erinrat om att Stockholms stad numera träffat en överenskommelse med Waxholms nya ångfartygsaktiebolag, enligt vilken bolaget fr. o. m. den 1 maj 1952 under sju år framåt skall ombesörja trafiken inom vissa i propositionen närmare angivna delar av Stockholms skärgård. Bolaget skall härför från staden erhålla dels ett lån av ungefär 1 750 000 kronor för viss modernisering av sitt tonnage och dels årliga driftbidrag, uppgående till vid nuvarande penningvärde högst 490 000 kronor. Under förutsättning av Kungl. Maj:ts och riksdagens godkännande har kommunikationsdepartementet i sin tur överenskommit med Stockholms stad, att kronan tillsammans med det statsägda Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag såsom ett bidrag till vintertrafikens uppehållande skall bestrida hälften av de årliga driftbidragen, d. v. s. för närvarande 245 000 kronor. Då järnvägsföretaget i samband med uppgörelsen åtagit sig att bidraga med 50 000 kronor, skulle sålunda den direkt statliga subventionen komma att uppgå till 195 000 kronor. Av återstående belopp har landstinget i Stockholms län förbundit sig att erlægga 75 000 kronor. Genom denna överenskommelse anses garantier ha skapats för trafiken under den av skärgårdstrafikkommissionen förutsatta övergångsperioden.

I de båda likalydande motionerna I: 460 och II: 602 ha framförts vissa delvis kritiska synpunkter på förevarande förslag till lösning av kommunikationsproblemen inom Stockholms skärgård. Mot själva grundtanken i den av skärgårdstrafikkommissionen förordade uppläggningsen av skärgårdstrafiken synes enligt motionärernas uppfattning i stort sett icke kunna göras någon erinran. Däremot ha motionärerna ifrågasatt, huruvida icke de i kommissionens program ingående arbetena borde fullbordas betydligt tidigare än vad i propositionen beräknats. Motionärerna finna det vidare djupt beklagligt att, trots den starkt höjda subvention som nu avses skola utgå till Waxholmsbolaget, någon omedelbar förbättring av de hittillsvarande kommunikationerna icke kommer att tillförsäkras trafikanterna. I motionerna har särskilt påtalats avfattningen av 6 § i det av Stockholms stad med nyssnämnda bolag ingångna avtalet, enligt vilken staden förbundit sig att under avtalstiden icke själv eller genom annan bedriva med bolaget konkurrerande luft- och sjötrafik, ej heller direkt eller indirekt subventionera eller eljest stödda med bolaget konkurrerande luft- eller sjötrafik, som berör den i avtalet avsedda trafiken, ävensom att söka utverka motsvarande förbindelse

från staten och Stockholms läns landsting. Slutligen ha motionärerna uttalat sig för att staten och, om dessa själva så önska, även landstinget och Stockholms stad böra beredas möjlighet att närmare följa planläggningen av trafiken samt trafikutvecklingen i syfte att tillgodose de olika trafikbehoven, så långt detta kan anses ekonomiskt möjligt. I detta sammanhang har föreslagits inrättandet av ett trafikråd, i vilket jämväl vederbörande skärgårdskommuner skulle vara representerade.

Utskottet kan för sin del ansluta sig till departementschefens uppfattning, att den av skärgårdstrafikkommissionen anvisade trafikorganisationen synes innebära den bästa och på lång sikt ekonomiskt minst betungande lösningen av stockholmsskärgårdens kommunikationsproblem. Visserligen torde, såsom i motionerna I: 460 och II: 602 framhållits, någon omedelbar trafikförbättring i form av nya och snabbare förbindelser, större turtäthet m. m. icke vara att påräkna inom det av förenämnda avtal berörda skärgårdsområdet, därest riksdagen nu fattar beslut i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag. Härvidlag må emellertid erinras om att förevarande spörsmål sedan åtskilliga år tillbaka varit under utredning utan att dock kunna bringas till en lösning. Situationen har tvärtom steg för steg förvärrats och på sistone givit anledning till mycket allvarliga farhågor. Mot bakgrunden härav bör det enligt utskottets mening hälsas med tillfredsställelse, att de aktuella svårigheterna kunnat övervinnas och en vändning till det bättre nu synes ha inträtt. Utskottet hyser också den fasta övertygelsen, att ett förverkligande av det av skärgårdstrafikkommissionen framlagda programmet skall skapa möjligheter för en successiv förbättring av stockholmsskärgårdens trafikförhållanden. I vad mån detta program kan genomföras i snabbare takt än departementschefen räknat med undandraget sig utskottets bedömande. Ihågkommas bör sålunda att även inom övriga delar av vårt land ett starkt behov föreligger av upprustning av vägar och andra kommunikationsmedel. Utskottet förutsätter emellertid, att här ifrågavarande arbeten komma till utförande med all den skyndsamhet som tillgängliga resurser medgiva. I detta sammanhang må erinras om att årets riksdag, med bifall till vad utskottet under punkten 21:o i sitt utlåtande nr 6 förordat, beslutat medgiva att anslaget till Vissa vägbyggnadsarbeten får under vissa förutsättningar tagas i anspråk för nu berörda program, i den mån arbetena icke kunna rymmas inom ramen för den ordinarie tilldelningen av vägbyggnadsmedel till Stockholms län.

Av det nu sagda följer, att utskottet anser sig böra tillstyrka Kungl. Maj:ts förevarande förslag. Vad departementschefen i anslutning därtill anfört och förordat har icke givit utskottet anledning till erinran. Beträffande de i motionerna I: 460 och II: 602 ytterligare berörda spörsmålen vill emellertid utskottet framhålla följande.

Uppenbarligen förhåller det sig så, att åtskilliga av de i skärgårdstrafikkommissionens program ingående arbetena komma att färdigställas redan

före utgången av den övergångsperiod, under vilken Waxholmsbolaget genom avtalet med Stockholms stad tillförsäkrats årliga subventioner. I motionerna har nu gjorts gällande, att det allmänna på grund av stadgandet i 6 § nyssnämnda avtal skulle vara förhindrat att utnyttja de möjligheter som därigenom skulle kunna uppstå att successivt förbättra trafikförhållandena under den ifrågavarande tidsperioden. Motionärerna ha därför hemställt om att statsmakterna skulle söka utverka en ändring av avtalet på denna punkt. Enligt utskottets mening måste det emellertid anses ovisst, huruvida faktiska förutsättningar föreligga att få till stånd en dylik ändring, helst som avtalet tillkommit efter ingående och långvariga förhandlingar. En vägran från riksdagens sida att godkänna den mellan kommunikationsdepartementet och Stockholms stad träffade överenskommelsen, vilken är en direkt följd av förenämnda avtal, skulle vidare leda till att hela det nu framlagda programmet för en lösning av trafikfrågorna inom Stockholms skärgård skulle äventyras. Samtidigt önskar utskottet framhålla, att det allmänna knappast är så bundet i sin handlingsfrihet genom avtalet som motionärerna förmena. Det torde sålunda få bringas i erinran, att de åtgärder som under subventionsperioden närmast kunna komma i fråga avse ordnandet av lämpliga färjeförbindelser. Såvitt utskottet kan bedöma utgör avtalet intet hinder häremot. Utskottet förutsätter också att, i den mån så befinnes lämpligt, åtgärder av nu angiven innebörd vidtagas och att Kungl. Maj:t över huvud prövar de möjligheter som må föreligga att successivt få till stånd erforderliga förbättringar i trafiken.

Vad den i motionerna berörda frågan om inrättandet av ett trafikråd därefter angår vill utskottet erinra om departementschefens uttalande rörande vikten av att under övergångstiden samråd regelbundet sker mellan de olika intressena. Utskottet håller för sin del icke för uteslutet, att det icke minst av psykologiska skäl kunde vara lämpligt, att detta samarbete gäves den inriktning och form som av motionärerna förordats. Det torde härvidlag böra ankomma på Kungl. Maj:t att taga det initiativ som må erfordras, för att vederbörande parter skola beredas tillfälle att närmare följa trafikens planläggning och utveckling.

Mot Kungl. Maj:ts förslag angående fortsatt subventionering av båtlinje-trafiken på bohuskusten har utskottet intet att erinra. Utskottet vill understryka angelägenheten av att den i frågan bebådade utredningen snarast kommer till stånd.

Vid bifall till Kungl. Maj:ts av utskottet nu tillstyrkta förslag skulle reservationsanslaget till Understöd åt skärgårdsrederier för nästa budgetår komma att anvisas med sammanlagt 470 000 kronor.

Utskottet hemställer,

- I. att riksdagen må, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt motionerna I: 460 och II: 602, i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet ovan anfört;

II. att riksdagen må till *Understöd åt skärgårdsrederier* för budgetåret 1952/53 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 470 000 kronor.

Stockholm den 13 maj 1952.

På statsutskottets vägnar:

KARL WARD.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från första kammaren: herrar Karl Andersson, Iwar Anderson, Näs-gård, fröken Andersson, herrar Leander, Gillström, Eric Ericson, Näsström, Sundelin, Hesselbom, Lundqvist, Ragnar Persson, Edvin Thun, Söderquist och Nils Theodor Larsson; samt

från andra kammaren: herrar Ward, Malmborg i Skövde, Mårtensson i Uddevalla, Svensson i Ljungskile, Lindholm, Staxäng, Åkerström, Johans-son i Mysinge, Kollberg, Petterson i Degerfors, Onsjö, Persson i Växjö, Birke, fru Ericsson i Luleå och herr Gustafsson i Skellefteå.

Reservation

av fröken *Andersson* samt herrar *Lundqvist*, *Söderquist*, *Staxäng* och *Birke*, vilka ansett, att det stycke i utskottets yttrande på s. 13 och 14, som börjar med »Uppenbarligen förhåller» och slutar med i »i trafiken», bort ha följande lydelse:

»Uppenbarligen förhåller det sig så, att åtskilliga av de i skärgårdstrafik-kommissionens program ingående arbetena komma att färdigställas redan före utgången av den övergångsperiod, under vilken Waxholmsbolaget genom avtalet med Stockholms stad tillförsäkrats årliga subventioner. I motionerna har nu gjorts gällande, att det allmänna på grund av stadgandet i 6 § nyssnämnda avtal skulle vara förhindrat att utnyttja de möjligheter som därigenom skulle kunna uppstå att successivt förbättra trafikförhållandena under den ovannämnda tidsperioden. Såvitt utskottet kan bedöma är denna uppfattning fullt riktig. Visserligen kan enligt utskottets mening med uttrycket »konkurrerande sjötrafik» icke rimligen förstås exempelvis färje-förbindelser; å andra sidan torde det icke få anses uteslutet, att den här ifrågavarande avtalsbestämmelsen kan komma att utgöra ett hinder för allmänägda företag att insätta passbåtar eller vidtaga andra liknande åtgär-

der, vilka måste tillmätas den största betydelse i vad gäller förbättrandet av skärgårdens trafikförhållanden. I likhet med motionärerna finner därför utskottet starka skäl tala för att Kungl. Maj:t söker utverka en ändring av avtalet i nu berörda hänseende, i den mån detta är möjligt utan rubbning av de allmänna principer som avses skola läggas till grund för den av skärgårdstrafikkommissionen föreslagna uppläggningsen av skärgårdstrafiken. Utskottet förutsätter jämväl, att Kungl. Maj:t härutöver omsorgsfullt tillvaratager alla de möjligheter som må yppas att få till stånd en successiv förbättring av nämnda trafik.»