

Nr 136.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående fortsatt understöd till viss skärgårdstrafik; given Stockholms slott den 13 mars 1953.

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. de förslag, som framlagts av en särskilt förordnad utredningsman angående ordnandet av trafiken under viss övergångstid inom det område av bohuskusten, som f. n. omfattas av Marstrands rederi aktiebolags kustlinjetrafik. I enlighet med utredningsmannens förslag förordas att, under förutsättning av viss ekonomisk medverkan från landstingets sida, statsbidrag om sammanlagt högst 350 000 kronor skall utgå till nämnda bolag under loppet av en sexårsperiod. Landstingets bidrag förutsättes uppgå till hälften av statsbidraget.

Under budgetåret 1953/54 skall bolaget enligt subventionsplanen vara berättigat att utfå dels ett bidrag av högst 125 000 kronor, därav 83 333 kronor belöpande på staten och 41 667 kronor på landstinget, och dels mot in-teckningssäkerhet ett statslån om 150 000 kronor, vilket skall utgöra förskott på de för budgetåren 1956/57—1958/59 enligt planen beräknade bidragsbeloppen från stat och landsting. Visar det sig att kustlinjetrafiken icke kan uppehållas i beräknad omfattning förordas, att Kungl. Maj:t skall äga utnyttja de för denna trafik beräknade bidragsmedlen till andra trafikbefrämjande åtgärder inom området.

Den på statsverket fallande andelen av de årliga understöden till den av Waxholms nya ångfartygs aktiebolag ombesörjda båtlinjetrafiken i Stockholms skärgård beräknas för budgetåret 1953/54 uppgå till 201 000 kronor.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 13 mars 1953.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, ZETTERBERG, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, LINGMAN, HEDLUND, LINDELL, NORDENSTAM.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet samt statsrådet Hjalmar Nilson anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson.

Vid utarbetandet av 1953 års statsverksproposition hade beredningen av frågan angående understöd åt skärgårdsrederier, till den del denna avsåg fortsatt stöd åt båttrafiken på bohuskusten, inte hunnit slutföras, varför det för ändamålet avsedda anslaget i statsverkspropositionen endast uppfördes med ett beräknat belopp. Jag ber nu att få upptaga frågan till behandling.

Anslaget till Understöd åt skärgårdsrederier anvisades för första gången av 1948 års riksdag efter därom i proposition 1948: 261 framlagt förslag. För budgetåren 1948/49—1952/53 har å anslaget anvisats tillhoppa 2 805 000 kronor. Syftet med anslaget, vilket ursprungligen tillskapats på förslag av 1945 års skärgårdsutredning, kan sägas vara att genom direkta eller indirekta bidrag till rederiföretag tillförsäkra befolkningen inom vissa skärgårdsområden båtlinjeförbindelser med fastlandets huvudorter under en övergångstid intill dess genom utbyggnader av landsvägsförbindelserna områdenas transportbehov i skäligen utsträckning kan ombesörjas med land- eller kombinerade land—sjökommunikationer. Understöd har främst utgått till den av Waxholms nya ångfartygsaktiebolag ombesörjda trafiken i Stockholms skärgård och den numera av Marstrands rederi aktiebolag bedrivna kustlinjetrafiken på sträckningen Göteborg—Gravarne. Bidragsbeloppen har 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
1952/53	195 000	270 000
	Summa kronor 1 517 000	1 251 500

I propositionen 1952: 163 redovisades de sedermera av riksdagen godkända åtgärder, som ansågs bära vidtagas från det allmännas sida för att tillförsäkra stockholmsområdet fortsatt båtlinjetrafik under den tid, som bedömdes erforderlig för att genomföra ett av 1949 års skärgårdstrafikkommission föreslaget vägupprustningsprogram i skärgården. Av redogörelsen framgick bl. a. att Stockholms stad träffat överenskommelse med Waxholmsbolaget av innebörd att bolaget under sju år, räknat fr. o. m. den 1 maj 1952, skall ombesörja båttrafiken enligt viss fastställd minimi-turlista inom ett område från Arholma i norr, Husaröskärgården i öster och Vaxholmskärgården i söder. Bolaget skall härför, förutom ett lån från staden för modernisering av visst tonnage, erhålla årliga driftsbidrag, vilka i dåvarande penningvärde fastställts till högst 490 000 kronor per år med årlig reglering efter förändringarna i socialstyrelsens levnadskostnadsindex. Av det årliga subventionsbeloppet svarar staden och landstinget i Stockholms län för sammanlagt 245 000 kronor, d. v. s. halva bidragsbeloppet.

Staten har med riksdagens medgivande (r. skr. 1952: 300) förbundit sig att tillsammans med Stockholm—Roslagens järnvägar såsom bidrag till vintertrafikens uppehållande bestrida andra hälften av de årliga driftsbidragen. Roslagsbanan erlägger härav enligt överenskommelse 50 000 kronor. Från anslaget till Understöd åt skärgårdsrederier har för budgetåret 1952/53 till ifrågavarande ändamål utgått 195 000 kronor. Stockholms stad svarar för uppgörelsen med bolaget och bidragen från övriga intressenter erlägges till staden.

Den fortsatta subventioneringen av den av Marstrands rederi aktiebolag uppehållna kustlinjetrafiken i Bohuslän upptogs även till behandling i propositionen 1952: 163.

Nämnda bolag övertog kustlinjetrafiken per den 1 januari 1951 med avsikt att driva denna i samma omfattning som sin företrädare, Marstrands nya ångfartygs aktiebolag. Det nya företaget förklarade inför representanter för kommunikationsdepartementet och länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, att bolaget genom inköp av nya snabbgående passagerarbåtar samt genom ombyggnad och motorisering av vissa av de från det gamla bolaget övertagna fartygen ämnade söka göra trafiken lönsam. Under en övergångstid fram till den tidpunkt, då moderniseringen av tonnaget kunde beräknas inverka på trafikresultatet, skulle företaget behöva understöd av statsmedel. I statsbidrag till bolaget har för första kvartalet 1951 utgått 200 000 kronor och för seglationsåret 1951/52 ett på förhand fixerat belopp av 275 000 kronor.

Bolaget har under år 1951 moderniserat och delvis ombyggt tre äldre kombinerade passagerar- och lastfartyg samt ett huvudsakligen för godsfart avsett fartyg. Därjämte har det låtit bygga ett snabbgående passagerarfartyg.

I sin subventionsansökan för seglationsåret 1952/53 redovisade bolaget ett beräknat underskott för året om 305 000 kronor, varav 100 000 kronor avsåg avskrivning å tonnaget, samt angav understödsbehovet till 275 000 kronor. I samband härmed uppgav bolaget, att det sannolikt under ytterligare fem år var i behov av statsbidrag för att vara i stånd att uppehålla trafiken under lågsäsongerna. Däremot fanns redan förutsättningar för en ekonomisk självbärig trafik om denna begränsades huvudsakligen till turistsäsongen.

I propositionen uttalade jag, att det långvariga subventionsbehovet sett i samband med storleksordningen av det beräknade underskottet för seglationsåret 1952/53 gav anledning till allvarliga betänkligheter bl. a. med hänsyn till de stora kapitalinsatser, som redan gjorts för att modernisera bolagets tonnage. Vid den tidpunkt då bolaget räknade med att kunna uppehålla en självbärig helårstrafik hade sannolikt inträtt ett skede, då genom utvecklingen av landkommunikationerna bolagets trafik förlorat större delen av sin betydelse i de avseenden, varom närmast var fråga. De kommunikationsbehov för befolkningen i Bohuslän, vilka icke kunde tillgodoses med befintliga landkommunikationer, enbart eller i kombination med passbåtar, var för övrigt redan nu relativt begränsade. Med hänsyn till föreliggande förhållanden anmälde jag min avsikt att hemställa om Kungl. Maj:ts bemyndigande att tillkalla en särskild utredningsman med uppgift att pröva om icke ifrågavarande trafikbehov under den tid som återstod innan utvecklingen av landkommunikationerna fullbordats skulle — med eller utan bolagets medverkan — kunna tillgodoses på ett för staten mindre kostsamt sätt än vad som kunde bli fallet om den nuvarande subventionspolitiken fullföljdes.

I avvaktan på resultatet av utredningen borde understöd till bolaget under budgetåret 1952/53 utgå enligt i huvudsak oförändrade grunder. Anslagsmedlen beräknades sålunda till 275 000 kronor. Av detta belopp borde jämväl bestridas kostnaderna för utredningen.

Genom beslut den 30 maj 1952 bemyndigade Kungl. Maj:t mig att tillkalla en utredningsman med uppgift att i enlighet med angivna riktlinjer utföra undersökningar, föra förhandlingar och träffa preliminära överenskommelser angående ordnandet av trafiken inom det område av bohuskusten, som för närvarande betjänas av Marstrands rederi aktiebolag, samt avgiva förslag angående grunderna för fortsatt statligt understöd till denna trafik och därmed sammanhängande spørsmål. Med stöd därav förordnade jag som utredningsman kanslichefen i statens sakrevision *E. C. F. Cardelius*.

Enligt lämnade direktiv hade utredningsmannen bl. a. att klarlägga vilka kommunikationsbehov som med avseende på den inom området bosatta befolkningen och där belägna industriföretag tillgodoses genom Mar-

strandsbolagets kustlinjetrafik samt de möjligheter som finns att vid eventuellt bortfall eller inskränkning av denna trafik med anlitan- de av andra transportföretag i skälig utsträckning tillgodose ifrågavarande trafik- behov. Därvid borde i görlig mån redovisas de ekonomiska och andra kon- sekvenser en sådan omläggning kunde komma att medföra för trafikant- erna och för statsverket. Jämsides härmed borde utredningsmannen söka bedöma huruvida förutsättningar funnes att lösa föreliggande kommuni- kationsfråga genom fortsatt båtlinjetrafik, varvid dock ett grundläggande krav var att denna icke ställde något större krav på understöd från stats- verkets sida. Det borde undersökas, vilket intresse som funnes hos tra- fikanter, landstinget och vederbörande kommuner att genom ekonomiska insatser eller garantier medverka till att kustlinjetrafiken under lågsä- songerna bibehölles.

Utredningen, som antagit benämningen 1952 års bohuskusttrafikutred- ning, har i en den 17 februari 1953 avlämnad promemoria framlagt för- slag angående ordnandet av trafiken inom Marstrandsbolagets trafikom- råde.

Över den av utredningen utarbetade promemorian har *remissyttranden* avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statskontoret och länssty- relsen i Göteborgs och Bohus län. Till länsstyrelsen har inkommit yttran- den från Göteborgs och Bohus läns landstings finansberedning och Mar- strands rederi aktiebolag.

1952 års bohuskusttrafikutredning.

Den av Marstrands rederi aktiebolag ombesörjda kustlinjetrafiken är baserad på Göteborg och fördelar sig på tre linjer, Göteborg—Marstrand —Lysekil—Gravarne, Göteborg—Marstrand—Åstol—Rönnäng—Klädeshol- men samt Göteborg—Marstrand—Djupvik—Rossön—Nösund (inre linjen). Huvudlinjen, Göteborg—Gravarne, samt linjen Göteborg—Klädesholmen, vilken närmast kan betecknas som en dellinje av den förra, är avsedda för såväl gods- som passageraretrafik. På den inre linjen ombesörjes praktiskt taget endast godstransporter.

Enligt den fr. o. m. den 1 september 1952 gällande turlistan är på Gravarnelinjen insatta två båtar, vilka sammanlagt utför fyra turer per vecka i vardera riktningen. Klädesholmenlinjen betjänas av en särskild båt, som gör fem turer i vardera riktningen per vecka. Den på denna linje insatta båten ombesörjer även trafiken på Nösund, Rossön och Djupvik med eu lägenhet per vecka. Trafiken på den inre linjen, som fram till hösten 1951 ombesörjts med särskild båt, har därefter periodvis varit inställd, varvid godstransporterna till orterna på öarna Tjörns och Orusts sydsidor skett genom anknyttande lastbilstransporter från Skärhamn resp. Mollö-

sund. De här redovisade seglationsprogrammen utgör stommen av bolagets trafikverksamhet för betjäning av den i kustlandet bosatta befolkningen och där arbetande industriföretag. Bolagets båtar angör f. n. reguljärt Marstrand, Astol, Rönnäng, Klädesholmen, Skärhamn, Kyrkesund, Mollösund, Hälleviksstrand, Käringön, Gullholmen, Ellös, Grundsund, Fiskebäckskil, Lysekil, Malmön, Smögen och Gravarne samt på den inre linjen Nösund, Rossön och Djupvik.

Under sommarmånaderna är seglationsprogrammet betydligt utvidgat, främst med expressturer på Gravarnelinjen och ytterligare båtlägenheter på linjen till Marstrand och Klädesholmen. Under sommaren 1952 hade bolaget åtta fartyg i trafik, varav ett var förhyrt.

Bolagets seglationsintäkter under åren 1951 och 1952 har utgjort 902 000 resp. 978 000 kronor. Intäkterna fördelar sig till ungefärligen lika stora delar på gods- och passageraretrafiken. Passageraretrafikens intäkter är till större delen att hänföra till turist- och sommargästresor under sommarsäsongen. De intäkter denna trafik tillför bolaget under övriga delar av året är mindre betydande och härrör till huvuddelen från samhällena på Klädesholmenlinjen och närtrafiken på Lysekil.

Bolagets betydelse för områdets befolkning ligger främst i dess funktion som godstransportör. Av godsintäkterna, vilka under år 1952 uppgick till ca 480 000 kronor, avser ca 20 procent den sydgående trafiken. Transporterna i denna riktning består till större delen av konserver från framför allt Gravarne, Lysekil, Gullholmen och Klädesholmen till Göteborg. Av viss betydelse är härjämte transporter av förnödenheter för konserverindustrien från Lysekil till Gullholmen och Klädesholmen. Den norr-gående trafiken är den dominerande. Godset består av livsförnödenheter och andra konsumtionsvaruartiklar till handlarna inom området samt råvaror till konserverindustrien. Även vissa slag av byggnadsmateriel, plåt samt förnödenheter för fisket och jordbruket utgör nämnvärda transportobjekt.

Marstrandsbolaget tillämpar samma frakttaxa för hela området oberoende av transportens längd. Taxesättningen är differentierad efter varuslag och sändningens storlek och varierar från 1:30 till 5:00 kronor per 100 kilo. Vissa större befraktare åtnjuter rabatter på utgående frakter. I fraktkostnaden är inräknad anslutande lastbilstransport till godsemotagare i kustlandet (ej i Göteborg). Gods avlämnas dock blott hos större mottagare, såsom handlande. I vissa samhällen, som t. ex. Malmön och Smögen, där lokaltransporter ej är anordnade, erhåller befraktarna i stället viss nedsättning på fraktbeloppet. På Klädesholmen hämtas det avgående konservgodset utan kostnader för befraktarna av en bolaget tillhörig motorjakt för omlastning till linjebåten. Bolaget har i alla angränsorter kommissionärer, vilka omhänderhar fördelningen av godset, inkas-serar frakter m. m.

Bolagets trafikområde ur godstrafiksynpunkt kan sägas omfatta större delen av ön Tjörn, västra delarna av öarna Orust och Skaftö samt halvöarna Stångenäset och Sotenäset jämte de mindre öarna Marstrandsön, Åstol, Klädesholmen, Karingön, Gullholmen med Härmanö, Malmön samt Smögen med Hasselön. Gravarne är beläget på halvön Sotenäset och tillhör sålunda fastlandet. Lysekil utgör ändpunkt för bandelen Lysekil—Munkedal och har därigenom direkt anknytning till järnvägen Göteborg—Strömstad och därmed landets järnvägsnät i övrigt. Skaftö har färjeförbindelse med fastlandet. Öarna Orust och Tjörn är sammanbundna med varandra genom bro. Orust har fastlandsförbindelse medelst färjor vid Svanesund på öns östra sida och vid Nötesund på öns nordspets. Den på Koön belägna delen av Marstrands stad har väganknytning med fastlandet genom färja vid Instö. Malmön beräknas sommaren 1953 få färjeförbindelse till Tullboden på Herrenäset. Övriga av Marstrandsbolagets trafik berörda öar har icke tillgång till obrutna landsvägskommunikationer.

De inom bolagets trafikområde bosatta trafikanterna är således i växlande utsträckning hänvisade till sjötransporter för sina kommunikationsbehov. De djupt inskurna vikarna medför emellertid att landtransportvägarna i syd-nordlig riktning oftast är avsevärt längre än motsvarande sjöförbindelser.

Området har två stora kommunikationsleder, den ena båtledes längs kusten och den andra landledes, järnvägen Göteborg—Strömstad och den parallellt härmed gående stora kustvägen. För att nå de sistnämnda förbindelserna erfordras tvärgående land- eller kombinerade sjö- och landtransporter med en längd av 3—4 mil.

Landtrafikmedlens högre hastighet, möjlighet till tätare turer och bättre bekvämlighet — åtminstone under mera besvärliga väderleksförhållanden — har redan nu medfört, att persontrafiken till övervägande delen övertagits av dessa trafikmedel. Området har ett utvecklade bussnät, som är anknutet till kustjärnvägen. Busstrafiken ombesörjes till huvuddelen av statens järnvägar. Med busslinjerna är kombinerat ett system av passbåtar, som skapar anknytning med de mindre öarna. I de flesta fall utgår trafikbidrag från bussföretaget till båtägaren.

Förhållandet mellan land- och sjöavstånden är vad beträffar transporter mellan Lysekil och kustsamhällena ännu mera ofördelaktigt än vad gäller kustlandets förbindelser med Göteborg. Lysekil är emellertid centrum för ett ganska omfattande nät av småbåtlinjer, vilka sammanbinder staden med de närbelägna kustsamhällena.

Buss- och passbåtlinjerna är främst avsedda för personbefordran men ombesörjer även transporter av mindre styckegods. I kombination med busstrafiken finnes därjämte lastbilslinjer, som utför anslutningstransporter till kustjärnvägen.

Det på Göteborg baserade lastbilslinjenätet har icke den omfattning man kunde ha anledning att vänta, vilket torde sammanhånga med att de tillståndsgivande myndigheterna vid sin prövning tagit hänsyn till Marstrandsbolagets kustlinjetrafik. Av kustorterna har samhällena på Orust, Marstrand, Lysekil och Gravarne tillgång till dylik trafik, varjämte lastbilar i beställningstrafik och s. k. firmabilar omhänderhar betydande transporter inom området.

Beträffande godstransporterna och då främst massgodset har bolaget även en betydande konkurrens från fraktjakter, såväl i irreguljär som mera regelbunden fart. Jakterna har etablerat linjer på Göteborg. Samtliga kustsamhällena har åtminstone under huvuddelen av året tillgång till minst en sådan båtlägenhet per vecka.

Utredningen anför, att dess arbete enligt lämnade riktlinjer är begränsat till att gälla trafikförhållandena under en övergångstid, intill dess områdets vägförbindelser utbyggts. Enligt vad som framgår av direktiven beräknas, att området efter utgången av en femårsperiod, räknad från år 1952, åtminstone till sin huvuddel skulle få godtagbara förhållanden i detta avseende. De vägprojekt, som är avsedda att genomföras under denna tidsperiod — dock troligen utsträckt över ytterligare minst ett år — utgöres av ersättande av färjeförbindelsen vid Svanesund med en bro till Tjörn/Orust, bilfärja till Malmön samt enligt den lokala vägmyndighetens förslag jämväl till Klädesholmen. Genom dessa åtgärder bedömes de av vägföretagen berörda områdena i skälig utsträckning få möjlighet att tillgodose sina transportbehov utan bidrag till trafikutövare. Enligt preliminära planer avses att även öarna Gullholmen och Smögen skulle anknytas till fastlandets vägnät. Genomförandet av dessa båda företag ligger dock betydligt längre fram i tiden.

Utredningen har därför prövat, om transportförhållandena, innan föreliggande projekt genomförts, är så otillfredsställande, att direkta understöd från det allmännas sida till trafikföretag erfordras för att förbilliga transporterna.

De av Marstrandsbolagets trafik berörda orterna med kringliggande kustland har därvid av utredningen uppdelats i tre grupper med utgångspunkt från orternas belägenhet på fastlandet, på ö med anknytning till fastlandets vägnät medelst färja och på ö utan dylik förbindelse. Endast för den tredje kategorien av samhällena bedömer utredningen transportläget vara sådant, att trafikbefrämjande åtgärder fortsättningsvis behöver vidtagas från det allmännas sida. Utredningen anför härom.

Den på Göteborg baserade båttrafiken, såväl den som uppehålls av kustlinjerederiet som den som bedrivs med motorjakter, möjliggör f. n. samma fraktkostnader för dessa öar för det båtbefordrade godset som för övriga kustsamhällena inom området. Ett nedläggande av kustlinjetrafiken

skulle innebära, att denna jämställdhet bortfaller beträffande det gods, som icke lämpligen kan överföras till jakttransport utan måste befordras medelst kombinerade lastbils- och båttransporter. Den till omlastning och båttransport hänförliga merkostnaden kommer härvid att utgöra en avsevärd del av den totala transportkostnaden. Hur stor den relativa fraktfördyringen i så fall blir, låter sig för närvarande icke avgöras utan avhänger bl. a. av den grad av samordning, som kan åstadkommas mellan de olika kommunikationsmedlen. Den relativa ökning av transportkostnaderna, som dock måste bli följd, kan bl. a. bidra till en höjning av befolkningens levnadskostnader och en försämring av de på öarna arbetande konservindustriernas konkurrensvillkor, vilket kan leda till en åtminstone partiell omlokalisering av dessa företag. Även övriga olägenheter, som skulle medfölja ett nedläggande av kustlinjetrafiken, drabbar främst ifrågasvarande öar. Marstrandsbolagets passageraretrafik på Göteborg är av störst betydelse för Åstol och Klädesholmen. De i kustlinjetrafiken insatta båtarna erbjuder därtill i jämförelse med övrig nu tillgänglig båtmaterial inom området bättre bekvämlighet och framför allt säkrare garantier för att även under besvärliga väderleksförhållanden båttrafiken uppehålls.

Enligt utredningens bedömning erfordras fortsatt understöd från det allmännas sida för att tillförsäkra här ifrågasvarande öar med deras ur transportsynpunkt dåliga läge tillfredsställande förbindelser med fastlandet och dess huvudorter. Behovet av dylika åtgärder kommer att fortvara intill den tidpunkt, då öarna blivit i kommunikationshänseende i huvudsak jämställda med kustlandet i övrigt. De åtgärder, som kan ifrågakomma från det allmännas sida, utgör fortsatt stöd till kustlinjetrafiken, bidrag för att förbättra och förbilliga öarnas båtförbindelser med de närbelägna anknytningspunkterna på fastlandet och på de med fastlandet förbundna större öarna eller en kombination av dessa båda trafiklösningar.

Utredningen anser i princip, att en sådan trafikuppläggning bör eftersträvas, som medför en anpassning av trafiken till det genom utbyggnaden av områdets vägsystem successivt ändrade transportläget och som samtidigt möjliggör en samordning med kustområdets transportapparat i övrigt. Vid en dylik trafiklösning kommer kustlinjetrafikens nuvarande transportuppgifter och då främst godstransporterna mellan Göteborg och kustlandet att omhändertagas av landtrafikmedlen, kompletterade med fraktjakter och passbåtar. För att få till stånd en sådan trafikuppläggning från det allmännas sida måste främst förutsättningar skapas för ett vidgat samarbete mellan inom området arbetande land- och sjötrafikföretagare. Direkta bidrag kräves dessutom för att tillförsäkra öarna utan landsvägsförbindelse med fastlandet rimlig likställdhet i transportavseende med kustlandet i övrigt, dels i form av årliga driftsunderstöd och dels såsom

lån på fördelaktiga villkor för att möjliggöra en förbättring och utökning av de befintliga småbåtsförbindelserna. I detta sammanhang framhåller utredningen, att ändamålsenligheten av bilfärjeförbindelser till öarna Klädesholmen och Gullholmen kan ifrågasättas. Med hänsyn till öarnas säregna bebyggelsestruktur, innebärande bl. a. synnerligen dålig framkomlighet för större fordon, torde de båda samhällena ha jämförelsevis litet att vinna genom en sådan ordning. Med samma ekonomiska uppoffring från det allmännas sida, som ett realiserande av färjprojekten innebär, kan öarna förses med båtar, som är speciellt konstruerade för föreliggande transportuppgifter och som därjämte åtminstone till en del kan omhändera trafiken på närbelägna öar (bl. a. Åstol och Käringön).

En dylik trafikomläggning är emellertid till sin natur tämligen tidskrävande och måste föregås av ingående undersökningar och förhandlingar med berörda trafikintressen. Ett omedelbart bortfall av den nuvarande kustlinjetrafiken kan enligt utredningen fördenskull beräknas medföra icke oväsentliga rubbningar särskilt i de mindre öarnas kommunikationer och därjämte bidra till en försämring av kommunikationsmöjligheterna mellan kustsamhällena inbördes. Härtill kommer emellertid ytterligare omständigheter, som enligt utredningens mening måste tillmätas betydelse. Under utredningsarbetets gång har det nämligen visat sig, att en av förutsättningarna för att Marstrandsbolaget överhuvud skall fortbestå är, att det i varje fall under någon tid framåt tillförsäkras understöd från det allmänna. Blir detta icke fallet, måste bolaget likvidera, varvid allvarlig risk föreligger för att bolagets hela flotta skingras och området berövas huvuddelen av sitt för turist- och sommargästtrafik lämpade tonnage. Även om det icke ingår i utredningsuppdraget att beakta dessa intressen, kan utredningen icke undgå att taga hänsyn till följderna av en sådan utveckling, särskilt som härigenom ökade krav kommer att ställas på de under högsommaren redan nu hårt ansträngda landtrafikmedlen, varvid även den fast bosatta befolkningens transportvillkor kommer att försämrast. Med hänsyn härtill och då den trafik, som drives av Marstrandsbolaget, för närvarande utgör en ingalunda oväsentlig del av kustlandets kommunikationssystem, har utredningen funnit, att området, under den förutsättningen att detta kan ske utan mera betydande kostnader för staten, under ytterligare ett antal år framåt bör tillförsäkras kustlinjetrafik.

Marstrandsbolaget redovisade för 1951 intäkter av 999 000 kronor och kostnader av 1 584 000 kronor, varav 116 000 kronor utgjordes av avskrivningar. Underskottet utgjorde sålunda 585 000 kronor. Mot detta belopp stod statsbidrag om 400 000 kronor och bidrag från landstinget till modernisering av bolagets tonnage om 100 000 kronor. Den till 1952 balanserade förlusten belöper sig således till 85 000 kronor.

En delvis preliminär driftsredovisning för år 1952 upptager intäkter om 1 002 000 kronor och kostnader om 1 585 000 kronor, varav dock enligt bolaget 125 000 kronor är att hänföra till på vissa fartyg utförda förbättringsarbeten. Detta belopp har angivits motsvara på året fallande avskrivningar. I statsbidrag har bolaget erhållit 275 000 kronor. Årets förlust utgör alltså ca 307 000 kronor. Trots att bolaget under den tid av två år, som det uppehållit kustlinjetrafiken, tilldelats understöd av statsmedel med 745 000 kronor (varav 70 000 kronor som förskott avseende trafiken under januari — mars 1953) och därjämte av landstinget i Göteborgs och Bohus län som bidrag och lån erhållit sammanlagt 200 000 kronor, har det ekonomiska utfallet av dess verksamhet varit så otillfredsställande, att det vid slutet av år 1952 måst inställa betalningarna och inleda ackordsförhandlingar. Denna utveckling kan till avsevärd del förklaras av faktorer, som legat utanför bolagets kontroll. De kraftiga kostnadsstegringarna under första halvåret 1951 fördyrade avsevärt ombyggnadsarbetena på de äldre fartygen och ökade priset för den beställda nybyggnaden, m/s Marstrandsfjorden. Detta jämte bristande möjlighet att erhålla mera långfristiga krediter bidrog till att bolagets likviditet snart blev ansträngd. Förseningar med leveranserna från varven föranledde kostnadsfördyringar och intäktsminskningar under år 1951. De ur väderlekssynpunkt synnerligen dåliga somrarna 1951 och 1952 medförde, att passagerarintäkterna kom att ligga betydligt lägre än bolaget haft skäl att räkna med. Den hårda konkurrens, som bjudits framför allt från motorjakter, har förhindrat bolaget att kompensera inträdda driftskostnadsökningar genom tillräcklig höjning av frakttaxorna. I fråga om persontrafikavgifterna har bolaget ej heller ansett sig kunna vidtaga annat än mindre höjningar. Genom ombyggnader av vissa av de övertagna fartygen har emellertid uppnåtts driftskostnadsbesparingar, som med förräntning och tio procent avskrivning av kostnaderna för motoriseringen kan beräknas ha legat i en storleksordning av 150 000 kronor för år 1952. Till en del måste emellertid det otillfredsställande resultatet hänföras till bolagets egna dispositioner. Seglationsprogrammet har sålunda icke utformats med tillräckligt hänsynstagande till det tillgängliga trafikunderlaget och möjligheterna att balansera intäkter och kostnader. Från hösten 1952 har emellertid genom viss nedskärning av trafikprogrammet en förbättring skett i detta avseende. De ekonomiska verkningarna härav har dock gjort sig gällande med en betydande eftersläpning. Det av bolaget beställda passagerarefartyget, m/s Marstrandsfjorden, var av skilda skäl icke lämpat för kustlinjetrafiken. Det har dock lyckats bolaget att avveckla detta engagemang utan egentliga förluster.

Utredningen har förhandlat med bolaget om förutsättningarna för dess fortsatta uppehållande av trafiken. Enligt en till utredningen överlämnad

driftskalkyl för kalenderåret 1953 har bolaget på grundval av det nu gällande trebåtarsprogrammet under lågsäsongerna och ett även under högsommaren reducerat seglationsprogram räknat med ett underskott om 124 000 kronor, varvid dock endast inräknats fem procent avskrivning av tonnaget. Det beräknade avskrivningsbeloppet överstiger blott obetydligt vad bolaget är skyldigt att årligen amortera på erhållna banklån och lämnar praktiskt taget icke något utrymme för en nödvändig konsolidering av bolagets ekonomi. Den i kalkylen intagna riskmarginalen är därjämte även i övrigt förhållandevis knapp. Bolaget har emellertid i en till kalkylen fogad kommentar angivit möjligheter till kostnadsbesparingar och intäktsökningar om sammanlagt ca 75 000 kronor. Utredningen vill framhålla, att förutsättningarna för kalkylens hållbarhet främst sammanhänger med utfallet av sommarseglationen. Av en beräknad årsintäkt av omkring 900 000 kronor hänför sig ca 500 000 kronor till trafiken under månaderna juni—augusti. Huvuddelen härav utgöres av intäkter av passageraretrafiken. För uppnående av detta resultat med ett i förhållande till tidigare år begränsat tonnage, synes en icke obetydlig ökning vara erforderlig av passagerarefrekvensen i långlinjetrafiken. Så bör även kunna bli fallet, under förutsättning att väderleksförhållandena blir något så när goda. Till de riskmoment, som driftskalkylen innehåller, bör även räknas de numera begränsade möjligheterna att disponera om passagerarefartygen vid inträffade driftsavbrott för något av fartygen. Utredningen har likväl ansett sig kunna grunda sitt ställningstagande på bolagets föreliggande beräkningar.

Understödsbehovet för seglationsåret 1 april 1953—31 mars 1954 har av Marstrandsbolaget angivits till 125 000 kronor. Bidragsbeloppen anses därefter successivt kunna minskas. Förutsättningarna för bolagets fortsatta verksamhet är förutom trafikbidrag att det erhåller lån för att sättas i stånd att fullgöra vissa förfallna betalningsförpliktelser.

Utredningen har vid sina förhandlingar med bolaget utgått från en subventionsperiod av högst sex år, motsvarande den tid som beräknats erforderlig för färdigställande av broförbindelsen till Tjörn/Orust. Ifrågakommande bidragsbelopp har av utredningen ansetts böra uppdelas på ett fast årligt belopp och ett villkorligt bidrag, vars utfående göres beroende av bolagets driftsresultat och utnyttjas för täckande av eventuellt återstående förlust på trafikverksamheten och för att såvitt möjligt få till stånd tio procent avskrivning av tonnaget. Med ledning av den av bolaget redovisade kalkylen för år 1953 har utredningen ansett skäligt, att det årligen utgående fasta bidraget bestämmes till 50 000 kronor och att under seglationsåren 1953/54—1955/56 härjämte utgår ett villkorligt bidrag av 75 000 kronor per seglationsår. De sammanlagda understödsbeloppen under sexårsperioden skulle således maximalt uppgå till 525 000 kronor.

Bolaget har förklarat sig kunna godtaga den angivna subventionsplanen. Vad angår frågan om lån till bolaget, har utredningen icke ansett sig kunna tillmötesgå bolagets önskemål i detta avseende på annat sätt, än att de på åren 1956/57—1958/59 belöpande fasta bidragen, sammanlagt 150 000 kronor, lämnas bolaget som lån mot in-teckningssäkerhet i bolagets fartyg redan under år 1953 för att sedan amorteras genom trafikprestationer under de seglationsår bidragen avser.

Ett genomförande av denna subventionsplan skulle medföra en betydlig minskning av de utgående årliga bidragsbeloppen i jämförelse med de statssubventioner, som tilldelats bolaget under vart och ett av seglationsåren 1951/52 och 1952/53. Med hänsyn till att ett bortfall av kustlinjetrafiken enligt utredningens uppfattning får konsekvenser även för turist- och sommargästtrafiken har utredningen ansett, att förutsättningen för att den skulle vara beredd att tillstyrka fortsatta bidrag till kustlinjetrafiken vore att landstinget i Göteborgs och Bohus län deltog i subventionsprogrammets kostnader. Utredningen har för den skull upptagit förhandlingar med representanter för landstingets förvaltningsutskott och därvid uttalat sig för att landstinget borde bidra med en tredjedel av det beräknade subventionsbeloppet. Förhandlingarna har sedermera förts vidare inom kommunikationsdepartementet.

Vid sammanträde den 13 december 1952 har förvaltningsutskottet beslutat föreslå 1953 års landsting, att detta gentemot staten åtager sig att i enlighet med av utredningen därom framlagt förslag bidra med en tredjedel av de beräknade subventionerna eller med högst 41 667 kronor för vart och ett av budgetåren 1953/54—1955/56 och med högst 16 667 kronor för vart och ett av budgetåren 1956/57—1958/59, tillsammans högst 175 000 kronor, under villkor att av bolagets båtlinjer berörda orter genom kommunala anslag eller på annat sätt bidrager till landstingets kostnader med minst 10 000 kronor per år under tre år. Förvaltningsutskottets beslut har fattats med 13 röster mot 2, varjämte 11 av de vid sammanträdet närvarande 12 suppleanterna förklarat sig skola i landstinget stödja ifrågavarande förslag. Garantier för uppfyllande av det uppställda villkoret har numera ställts av berörda kommuner.

Under förutsättning dels att landstinget bifaller förvaltningsutskottets förslag och dels att Marstrandsbolaget förbinder sig att uppehålla ett av staten och landstinget godkänt trafikprogram föreslår utredningen, att till bolaget för budgetåren 1953/54—1958/59 utgår bidrag av statsmedel med tillhoppa högst 350 000 kronor. Av detta belopp skall enligt utredningens förslag bolaget under budgetåret 1953/54 erhålla i bidrag högst 83 333 kronor, varav som fast belopp 33 333 kronor och såsom villkorligt utgående understöd 50 000 kronor. Därjämte skall bolaget efter framställning vara berättigat att mot in-teckningssäkerhet i bolagets fartyg av stats-

verket utfå ett räntefritt lån å 150 000 kronor såsom förskott på de för budgetåren 1956/57—1958/59 beräknade bidragen från stat och landsting. Det bör enligt utredningen härvid föreskrivas, att, om bolaget förklarar sig icke vilja eller kunna fullfölja överenskommet trafikprogram, skall återstående del av lånet förfalla till betalning. Med hänsyn bl. a. till att de årliga bidragen till viss del gjorts beroende av bolagets driftsresultat, bör som villkor vidare gälla, att en av Kungl. Maj:t i samråd med landstinget utsedd granskningsman beredes tillfälle att fortlöpande följa bolagets verksamhet.

Landstingets beslut i subventionsärendet beräknas föreligga i september 1953. Eftersom landstingets medverkan utgör en av förutsättningarna för subventionsplanens genomförande, skulle i princip först härefter även den på statsverket fallande delen av det till budgetåret 1953/54 hänförliga bidragsbeloppet jämte förenämnda lån bli tillgängligt för bolaget. Enligt utredningens bedömande kan emellertid förhållandena bli sådana, att trängande behov föreligger för bolaget att redan vid budgetårets ingång erhålla subventionsmedel. Utredningen anser, att bolaget bör beredas sådan möjlighet.

Utredningens förslag är framlagt under den huvudförutsättningen, att ett kustlinjerederi finnes att tillgå med förmåga att driva trafik i den omfattning, som förut angivits. Då Marstrandsbolagets ackordsförhandlingar ännu icke avslutats, har utredningen i dagens läge som en möjlighet haft att räkna med att bolaget tvingas upphöra med sin verksamhet. Därest så blir fallet och ingen annan företagare träder i dess ställe, måste andra utvägar sökas för att tillgodose de mest trängande trafikbehoven främst under lågsäsongen för samhällena på öarna i kustbandet. De genom kustlinjetrafiken nu ombesörjda, mest angelägna transportuppgifterna kan enligt utredningens mening någorlunda tillfredsställande fullgöras med anlåtande av andra kommunikationsvägar. Kostnaderna härför är svåra att för närvarande precisera, men utredningen anser sig dock kunna räkna med att föreliggande trafikbehov i skäligen utsträckning kan tillgodoses inom den kostnadsram, som beräknats för statens bidrag till kustlinjerederiet. Därest denna fråga aktualiseras, torde den enligt utredningens mening få bli föremål för närmare överväganden.

Med hänsyn till det ovissa läge, vari frågan om kusttrafikens anordnande sålunda för närvarande befinner sig, anser utredningen det nödvändigt, att Kungl. Maj:t vid framläggande av eventuellt förslag i ämnet till innevarande års riksdag begär riksdagens bemyndigande att få disponera för ifrågavarande ändamål anvisade medel på sätt som med beaktande av föreliggande förhållanden prövas lämpligt.

YTTRANDEN.

Statskontoret anför, att med hänsyn till de konsekvenser, som ett omedelbart bortfall av kustlinjetrafiken skulle medföra för befolkningen inom Marstrandsbolagets trafikområde, vill statskontoret icke motsätta sig att staten lämnar finansiellt stöd till bolaget i enlighet med av utredningsmannen förordade grunder.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län hänvisar till, att vid de överläggningar, som i skilda sammanhang förts angående kustlinjetrafiken, från ortens sida kraftigt understrukits behovet av understöd till denna trafik under ytterligare några år framåt, främst i avbidan på att områdets vägförbindelser blivit bättre utbyggda. Föreliggande behov har nu ytterligare styrkts genom utredningens promemoria, mot vilken länsstyrelsen icke funnit anledning till någon särskild erinran. Länsstyrelsen tillstyrker på det livligaste, att understöd till ifrågavarande trafik lämnas i enlighet med i promemorian framlagda förslag.

Göteborgs och Bohus läns landstings finansberedning anför å landstingets vägnar, att under nu rådande förhållanden skulle det för berörda trafikområde medföra mycket svåra olägenheter, om den reguljära kustlinjetrafiken nedlades. Även sedan de av Marstrandsbolagets trafik berörda öarna fått sina fastlandsförbindelser tillfredsställande ordnade, torde emellertid den reguljära kusttrafiken ha en stor uppgift att fylla icke blott under sommaren, då passagerartrafiken sjöledes är oundgängligen nödvändig för turismen, utan även vintertid, då lasttrafikbehovet tidvis icke kan tillgodoses med mindre båtar. Beredningen är angelägen att understryka kusttrafikens betydelse i dessa avseenden även på längre sikt, då berörda orters legitima önskemål om goda fastlandsförbindelser på många håll synes ha föranlett en alltför negativ inställning till denna trafik. Utan att nu taga ställning till frågan, huruvida bolaget efter budgetåret 1958/59 under alla förhållanden bör lämnas utan stöd i någon form från det allmännas sida, vill beredningen liksom utredningsmannen understryka vikten av att bolaget under den nu föreslagna subventionsperioden inriktar sig på att göra verksamheten självbärande. För att befrämja en sådan utveckling och för att förhindra att kusttrafiken ovidkommande intressen beredes möjlighet att påverka exempelvis uppläggningsprogram av ett lämpligt trafikprogram, torde det vara välbetänkt, att en av Kungl. Maj:t i samråd med landstinget utsedd granskningsman i enlighet med utredningsmannens förslag beredes tillfälle att fortlöpande följa bolagets verksamhet.

Beredningen tillstyrker även i övrigt utredningsmannens förslag och bestyrker de uppgifter, som lämnats om förvaltningsutskottets behandling av ärendet. Då i utskottet 24 av landstingets 46 ledamöter de facto bundit sig att rösta för landstingsbidrag av den av utredningsmannen förutsatta storleken synes icke staten ha anledning avvakta landstingets beslut, innan subventionsmedel utbetalas.

Marstrands rederi aktiebolag, som uppger sig i huvudsak icke ha något att invända mot utredningens resultat, finner förslaget om en av myndigheterna utsedd granskningsman lämpligt. Vid den rationalisering av driften, det nu gäller för bolaget att genomföra, kan det stundom bli fråga att välja mellan vissa trafikanters önskemål och möjliga besparingsåtgärder. Särskilt i dylika fall vore det för bolaget värdefullt att kunna rådgöra med granskningsmannen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansluter sig till utredningsmannens åsikt, att vid ett bortfall av kustlinjetrafiken de öar, som saknar landsvägsförbindelse, bör kompenseras genom en förbättring av förbindelserna till närliggande fastland. I vilken utsträckning detta skall ske genom utbyggnad av färj- och vägförbindelser eller genom passbåtsförbindelser samt i vilken utsträckning statsbidrag bör lämnas till sistnämnda förbindelser, kan inte avgöras utan närmare utredning. I anslutning härtill understryker styrelsen, att den planläggning av skärgårdens förbindelser på längre sikt, som bör genomföras innan åtgärder vidtages i syfte att om lägga trafiken, kräver ett omfattande utredningsarbete, vilket med hänsyn till kommunikationsfrågans nuvarande läge snarast bör påbörjas. Styrelsen, som tillstyrker det av utredningsmannen framlagda subventionsprogrammet, ifrågasätter om inte den angivna övergångstiden, sex år, kommer att visa sig väl kort.

Departementschefen.

Skärgårdarnas kommunikationsbehov har under de senaste åren i olika sammanhang varit föremål för utredning. De förslag, som härvid framkommit, kan sägas främst ha syftat till att genom utbyggnad av skärgårdsområdenas vägsystem söka få till stånd en ordning, enligt vilken trafikuppgifterna i görligaste mån ombesörjes genom landtransporter. Den på fastlandets huvudorter baserade båtlinjetrafiken, vilken i växande utsträckning blivit beroende av understöd från det allmänna för att kunna uppehålla sin verksamhet, har bedömts böra så långt som möjligt ersättas av landtrafikmedel, enbart eller i kombination med passbåtar. Den sålunda eftersträfvade utvecklingen beräknas så småningom ge till resultat ett av landtrafikföretagen uppburet, ekonomiskt självbärigt trafiksystem, inom vilket underskott på vissa linjer eller linjedelar utjämnas av överskott på trafiken i övrigt.

I propositionen 1952: 163 upptog jag till behandling de förslag till ordnandet av skärgårdstrafiken i Stockholmsområdet, vilka framlagts av 1949 års skärgårdstrafikkommission. För att under en av kommissionen förutsett övergångstid tillförsäkra vissa delar av skärgårdsområdet, vilkas trafik icke omedelbart kunde omläggas till kombinerade land- och sjötransporter, fortsatt på Stockholm baserad båtlinjetrafik har staten i överens-

stämmelse med ett i nämnda proposition framlagt förslag förbundit sig att tillsammans med den statsägda Roslagsbanan och landstinget i Stockholms län bidra till de understöd, vilka enligt ett mellan Stockholms stad och Waxholmsbolaget träffat avtal skall utgå till bolaget under sjuårsperioden 1 maj 1952—30 april 1959. På statsverket faller ett årligt belopp av 195 000 kronor, vilket dock kan göras till föremål för viss reglering i efterhand med utgångspunkt från förändringen i socialstyrelsens levnadskostnadsindex sedan december 1951. För budgetåret 1953/54 kan medelsbehovet beräknas till 201 000 kronor, varav 195 000 kronor utgör det till seglationsåret 1 maj 1953—30 april 1954 hänförliga grundbeloppet och återstoden, 6 000 kronor, tilläggsbidrag för tiden maj—december 1952.

Jag övergår nu till frågan om fortsatt statsbidrag till den numera av Marstrands rederi aktiebolag uppehållna båttrafiken på Bohuskusten. I statsunderstöd till trafiken inom detta område har under budgetåren 1947/48—1952/53 utgått sammanlagt 1 251 500 kronor, varav 745 000 kronor för tiden den 1 januari 1951—31 mars 1953 till det nuvarande företaget. Detta har därjämte från landstinget i Göteborgs och Bohus län som län och bidrag erhållit sammanlagt 200 000 kronor. Som jag anmälde i propositionen 1952:163 har jag av skilda skäl och då främst med hänsyn till den ekonomiska belastningen för statsverket funnit det nödvändigt att ompröva grunderna för den fortsatta subventioneringen av kustlinjetrafiken. För detta ändamål tillkallade jag i fjol med Kungl. Maj:ts medgivande en särskild utredningsman. Denne har bl. a. haft att pröva om inte de trafikuppgifter, som Marstrandsbolaget ombesörjer för den inom bolagets trafikområde bosatta befolkningen och där belägna industri-företag, under en förutsatt övergångstid intill dess områdets vägsystem utbyggt — med eller utan bolagets medverkan — kan fullgöras på ett för staten mindre kostsamt sätt än om den nuvarande subventionspolitiken fullföljes. Marstrandsbolaget hade vid förhandlingar med kommunikationsdepartementet låtit förstå, att förutsättningar för en självhållande kustlinjetrafik redan föreläge, om denna begränsades huvudsakligen till turistsäsongen. Utredningsmannen borde därför undersöka, vilket intresse, som fanns hos trafikanter, landstinget och vederbörande kommuner, att genom ekonomiska insatser eller garantier medverka till att kustlinjetrafiken bibehölls under lågsäsongerna. Enligt sina direktiv skulle utredningsmannen framlägga förslag om de åtaganden från statens sida, som kunde befinnas påkallade med hänsyn till resultatet av verkställda undersökningar och förhandlingar. Utredningsmannen har nu i en promemoria lämnat en redogörelse för områdets trafikförhållanden och Marstrandsbolagets hittillsvarande verksamhet samt framlagt förslag om fortsatta understöd till kustlinjetrafiken.

Marstrandsbolagets trafik omfattar sträckningen Göteborg—Gravarne.

Av utredningsmannens redogörelse framgår, att området, även kustlinjetrafiken förutan, har ett tämligen rikt förgrenat kommunikationsnät med tillgång i många fall till alternativa transportvägar för såväl gods- som personbefordran. Icke någon av de orter, som beröres av kustlinjetrafiken, är helt hänvisad till denna för sina förbindelser med fastlandets huvudorter. Kustlinjetrafiken är närmast att beteckna som ett kompletterande trafikmedel med främsta uppgift, bortsett från turist- och sommar-gästtrafiken under sommarmånaderna, att ombesörja godstransporter mellan Göteborg och kustsamhällena. För den bosatta befolkningens egna resor spelar bolagets trafik i de flesta fall en förhållandevis underordnad roll. Vid sin granskning av områdets kommunikationsförhållanden har utredningsmannen kommit till den slutsatsen att endast för de öar, som saknar bro- och färjeförbindelser, är transportförhållandena så pass otillfredsställande, att statsunderstöd erfordras för att möjliggöra ett skäligt tillgodoseende av föreliggande transportbehov. Vid valet mellan olika åtgärder att i framtiden tillgodose dessa behov anser utredningsmannen i princip, att en sådan trafikuppläggning bör eftersträvas, som medför en anpassning av trafiken till det genom utbyggnaden av områdets vägsystem successivt ändrade transportläget och som samtidigt möjliggör en samordning med kustområdets transportapparat i övrigt. För att befärma en sådan trafikuppläggning erfordras från statens sida, förutom åtgärder av samordnande natur, bidrag och lån till passbåtsföretagare för att härigenom skapa förutsättningar för en rimlig likställdhet i transport-avseende med kustlandet i övrigt. Utredningsmannen understryker emellertid, att den av honom förordade trafikomläggningen är tämligen tidskrävande och att ett omedelbart bortfall av kustlinjetrafiken kan beräknas medföra icke oväsentliga rubbningar i särskilt de mindre öarnas kommunikationer. Under utredningsarbetets gång har det därjämte visat sig att en av förutsättningarna för att Marstrandsbolaget överhuvud skall kunna fortbestå är att det tillförsäkras understöd från det allmänna. Sker icke detta blir bolaget nödsakat att likvidera, varvid allvarlig risk föreligger att området förlorar huvuddelen av sitt för turisttrafik lämpade tonnage. Utredningsmannen anser sig inte kunna underlåta att även taga hänsyn till följderna av en sådan utveckling och har därför på grundval av en av Marstrandsbolaget redovisad driftskalkyl framlagt en plan för fortsatt stöd åt kustlinjetrafiken. Detta subventionsprogram, vilket godkännts av bolaget, avser en sexårsperiod med ett årligt fast bidrag av 50 000 kronor. Under vart och ett av de tre första åren skulle kustlinjerederiet därjämte vara berättigat till ett villkorligt bidrag om högst 75 000 kronor, vars utfående skulle göras beroende av seglationsresultatet och utnyttjas för att täcka eventuellt kvarstående underskott för året och för att såvitt möjligt få till stånd en årlig avskrivning å tonnaget om tio procent.

Marstrandsbolagets behov av ett lån för att kunna fullgöra vissa förfallna betalningsförpliktelser har utredningsmannen inte ansett sig kunna tillgodose på annat sätt än genom att föreslå att de på åren 1956/57—1958/59 belöpande fasta bidragen, sammanlagt 150 000 kronor, skulle lämnas bolaget som lån mot in-teckningssäkerhet i bolagets fartyg redan under år 1953 för att sedan amorteras genom avräkning av de successivt utfallande bidragen för de nämnda seglationsåren.

Med hänsyn till kustlinjetrafikens betydelse för turist- och sommargästtrafiken har utredningsmannen förutsatt att subventionsprogrammet skall från statens sida göras avhängigt av att landstinget åtager sig att svara för viss del av utgående bidrag. Landstingets förvaltningsutskott har efter förhandlingar, vilka slutförts inom kommunikationsdepartementet, beslutat att till 1953 års landsting ingå med förslag, att landstinget förbinder sig att erlægga en tredjedel av de föreslagna årliga bidragsbeloppen till kustlinjerederiet. Beslutet har i utskottet biträts av över hälften av landstingets samtliga ledamöter. Det av förvaltningsutskottet ställda villkoret, att av kustlinjetrafiken berörda kommuner skall deltaga med viss del av de på landstinget fallande understöden, har uppfyllts av dessa.

En ytterligare förutsättning för fortsatt kustlinjetrafik ligger emellertid i att Marstrandsbolaget lyckas bemästra sina nuvarande ekonomiska svårigheter. Av bolaget inledda förhandlingar med fordringsägarna om ett ackordsförfarande hade vid avgivandet av utredningsmannens förslag ännu inte slutförts, varför utredningsmannen som en möjlighet haft att räkna med, att bolaget måste träda i likvidation. För den händelse så skulle bli fallet och ingen annan företagare träder i bolagets ställe, föreslår utredningsmannen att de till statsverket enligt subventionsplanen hänförliga bidragen utnyttjas till att befrämja en trafikuppläggning med anlitande av andra kommunikationsvägar. Enligt utredningsmannens mening bör härigenom de av kustlinjetrafiken ombesörjda, mest angelägna transportuppgifterna kunna utföras någorlunda tillfredsställande.

Resultatet av utredningsmannens undersökning har bekräftat de förmodanden, åt vilka jag gav uttryck i propositionen 1952:163, nämligen att den bohuslänska kustlinjetrafikens betydelse för den bofasta befolkningen och industrien inom berörda område tidigare i viss mån överskattats och att statens ekonomiska engagemang i denna trafik fått alltför stora proportioner. Kustlinjetrafikens betydelse för områdets transporthushållning ligger, såvitt jag kan finna, främst i dess uppgifter inom turist- och sommargästtrafiken under sommarmånaderna. Dess funktioner för den inom området bosatta befolkningen och där arbetande industri-företag blir alltmer begränsade. Jag är dock medveten om att ett fullständigt nedläggande av kustlinjetrafiken i nuvarande läge kommer att medföra vissa, icke oväsentliga rubbningar särskilt i de mindre öarnas

kommunikationer, vilket kan motivera, att ett visst statligt stöd under ytterligare några år utgår till denna trafik. Jag är därför beredd att i den begränsade utsträckning, som ett tillstyrkande av utredningsmannens subventionsplan innebär, medverka till att förutsättningar skapas för fortsatt kustlinjetrafik.

Enligt planen skall till kustlinjerederiet under sexårsperioden 1 juli 1953—30 juni 1959 utgå sammanlagt högst 525 000 kronor, varav på staten faller högst 350 000 kronor och på landstinget högst 175 000 kronor. Landstingets andel av utgående subventioner skulle således utgöra hälften av bidragen från staten. Det till staten för budgetåret 1953/54 hänförliga understödsbeloppet omfattar dels ett fast bidrag av 33 333 kronor och dels ett villkorligt utgående bidrag, maximerat till 50 000 kronor, d. v. s. sammanlagt högst 83 333 kronor. Marstrandsbolaget skall därjämte vara berättigat att av statsmedel under 1953 mot in-teckningssäkerhet i förskott utfå de på budgetåren 1956/57—1958/59 fallande bidragen från stat och landsting, 150 000 kronor. Landstingets del av detta belopp, 50 000 kronor, skall gottgöras statsverket de år, bidragen avser. Efter samråd med chefen för finansdepartementet har jag funnit mig böra föreslå, att även lånebeloppet bestrides från anslaget till Understöd åt skärgårdsrederier. För nästkommande budgetår bör alltså i detta anslag för kustlinjetrafiken i Bohuslän inräknas ett belopp av $(83\ 333 + 150\ 000)$ 233 333 kronor, avrundat till 234 000 kronor.

I enlighet med utredningsmannens förslag bör en särskild granskningsman förordnas med uppgift att fortlöpande följa kustlinjerederiets verksamhet. Dennes främsta uppgift blir att kontrollera att kustlinjetrafiken i fortsättningen bedrivs inom den ekonomiska ram, som står till buds. Kostnaderna för granskningsmannen bör bestridas ur här ifrågavarande anslag.

Marstrandsbolaget har ännu inte fått till stånd en uppgörelse med sina fordringsägare. Någon definitiv klarhet står således ännu inte att få i frågan om och hur kustlinjetrafiken i fortsättningen kommer att bedrivas. Det är därför tänkbart att, såsom utredningsmannen framhållit, en annan lösning måste sökas för att i skäligen utsträckning tillgodose de mindre öarnas kommunikationsbehov. Jag förutsätter därför, att de i första hand för kustlinjetrafiken avsedda statsbidragsmedlen, om så visar sig nödvändigt, får användas till andra kommunikationsbefrämjande åtgärder inom området.

Behovet av anslagsmedel för budgetåret 1953/54 till stöd åt skärgårdsrederier uppgår alltså enligt här redovisade beräkningar för Stockholmsområdet till 201 000 kronor och för Bohuskusten till 234 000 kronor, således sammanlagt 435 000 kronor.

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

a) bereda riksdagen tillfälle yttra sig i anledning av vad jag i det föregående anfört beträffande frågan om fortsatt stöd till båtlinjetrafiken på Bohuskusten;

b) föreslå riksdagen att å riksstaten för budgetåret 1953/54 under sjätte huvudtiteln till *Understöd åt skärgårdsrederier* anvisa ett reservationsanslag av 435 000 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:

W. Hammargren.