

Nr 196

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående ytterligare understöd till båttrafiken i Stockholms skärgård; given Stockholms slott den 26 oktober 1956.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

BERTIL

Gunnar Lange

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen underställes riksdagens prövning fråga om ytterligare understöd till båttrafiken i Stockholms skärgård med ett belopp om 134 000 kronor i anslutning till en mellan Stockholms stad och Waxholmsbolaget träffad överenskommelse om viss ytterligare subventionering av bolagets trafik.

Vidare behandlas i propositionen fråga om överläggningar mellan representanter för berörda intressen angående båttrafiken inom Waxholmsbolagets trafikområde.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland i statsrådet å Stockholms slott den 26 oktober 1956.

N ä r v a r a n d e :

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL, NORDENSTAM, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars-, finans- och kommunikationsdepartementen samt statsrådet Hjalmar Nilson anför chefen för handelsdepartementet, statsrådet Lange, följande.

Skärgårdstrafiken i Stockholms län har sedan lång tid varit föremål för statsmakternas intresse. Sålunda har behovet av kommunikationer till och från öarna i länets skärgård ingående behandlats av statliga kommittéer, nämligen av 1938 års och 1945 års skärgårdsutredningar samt 1949 års skärgårdstrafikkommision.

Huvudtanken i den av kommissionen förordade planen för skärgårdstrafikens ordnande — som godkändes av statsmakterna (prop. 163/1952, SU 152/1952 och Rskr. 300/1952) — var, att trafiken skulle ordnas genom kombinerade land- och sjötransporter, därvid sjötransporternas längd borde begränsas. Huvudansvaret för den reguljära båttrafiken borde övertagas främst av järnvägsbolagen inom området samt de till dessa hörande bussföretagen. Då en förbättring och utbyggnad av skärgårdsområdets vägsystem ansågs vara den viktigaste förutsättningen för att landstrafikföretagen skulle kunna övertaga huvuddelen av transportarbetet, framlade kommissionen ett program för väg-, bro- och färjanläggningar, som borde utföras under en sexårsperiod. Intill dess vägprogrammet hunnit utföras kunde emellertid, påpekade kommissionen, fordras speciella ingripanden bl. a. för att tillförsäkra befolkningen på vissa öar reguljära förbindelser.

Inom den begränsade sektor av Stockholms skärgård, som från Arholma i norr sträcker sig till Husaröskärgården i öster och Vaxholmsskärgården i söder, utföres båttrafiken av Waxholms nya ångfartygs aktiebolag. Medan båttrafiken inom övriga delar av skärgården fortgår utan bidrag från det allmänna, har under en följd av år understöd av statsmedel utgått till Waxholmsbolaget för vintertrafik i Stockholms skärgård. Sålunda subventionerades denna bolagets trafik under seglationsåren (den 1 maj—den 30 april) 1948/49—1951/52 enbart med statsmedel å tillhoppa 1 322 000 kronor.

Sedan Waxholmsbolaget anmält, att det icke utan ökade driftsbidrag kun-

de fortsätta trafiken i skärgården, träffades — efter förhandlingar mellan kommunikationsdepartementet, representanter för de kommunala intressena samt Waxholmsbolaget — den 28 februari 1952 mellan Stockholms stad och bolaget avtal att bolaget fr. o. m. den 1 maj 1952 under sju år skulle enligt vissa fastställda minimiturlistor ombesörja trafiken inom det av bolaget trafikerade, nyss nämnda området av Stockholms skärgård. Bolaget skulle för sitt trafikåtagande från staden få dels ett amorteringslån dels ock årliga driftsbidrag. Driftsbidragen bestämdes genom tilläggsavtal den 28 mars 1952 slutligen till 490 000 kronor per år vid dåvarande penningvärde med årlig reglering efter förändringar i socialstyrelsens rensade levnadskostnadsindex (medelindex) med år 1935 som basår. I förstnämnda avtal stadgades vidare bl. a., att bolaget icke skulle svara för några som helst följder av ekonomisk eller faktisk force majeure. Sedan riksdagen lämnat sitt godkännande, lämnade Kungl. Maj:t å statens vägnar den 31 maj 1952 utfästelse att till staden såsom bidrag till vintertrafiken ettvarvt av åren 1952—1959 utgiva hälften av det driftsbidrag, som staden enligt bestämmelserna i avtalen kunde komma att vara förpliktad tillgodoföra bolaget. På grund av en liknande utfästelse erlägger Stockholms läns landsting årligen till staden ett indexreglerat belopp å ursprungligen 75 000 kronor.

På grund av avtalen och statens nämnda utfästelse har av statsmedel för bolagets vintertrafik till staden hittills utbetalts tillhopa 1 212 538 kronor 80 öre, därav under innevarande budgetår 253 431 kronor 37 öre. Av sistnämnda belopp avser 225 000 kronor ersättning enligt avtalet den 28 februari 1952, 10 000 kronor ersättning enligt avtalet den 28 mars samma år efter viss jämkning av i detta avtal stadgat ersättningsbelopp samt 18 431 kronor 37 öre indextillägg enligt avtalens bestämmelser på ifrågasvarande båda belopp.

Även med dessa årliga driftsbidrag och oaktat passagerarfrekvensen under avtalstiden förblivit i stort sett oförändrad har Waxholmsbolagets ekonomi försämrats. Detta framgår av en den 21 juni 1956 till handelsdepartementet inkommen skrivelse från *länsstyrelsen i Stockholms län*. I skrivelsen — som jämväl redovisar en omfattande utredning rörande Stockholms-skärgårdens kommunikationer och därmed sammanhängande problem — anföres om bolagets ekonomiska förhållanden i huvudsak följande.

Waxholmsbolaget befinner sig för närvarande i ett mycket besvärligt ekonomiskt läge. Tonnaget är fortfarande i betydande utsträckning gammalt och omodernt samt drager synnerligen betydande bemannings- och bränslekostnader. En förnyelse och modernisering av fartygen skulle väsentligen nedbringa dessa kostnader men härför krävs en kapitalinvestering till betydande belopp, som måste finansieras genom lån. Subventionsersättningen har visat sig otillräcklig. Bolaget har därför trätt i förhandlingar med Stockholms stad om revision av subventionsavtalet och därvid ifrågasatt åtminstone en fördubbling av det årliga subventionsbeloppet. Icke ens en sådan förhöjning skulle dock tillåta förnyelse eller modernisering av tonnaget i nämnvärd omfattning. Om bolaget icke erhåller ett väsentligt förstärkt ekonomiskt slöd, torde bolaget icke under någon längre tid vara i stånd att fortsätta trafiken.

I skrivelsen behandlar länsstyrelsen som nämnts vidare hela skärgårdens trafikproblem. Länsstyrelsen — som anser tiden vara inne för en definitiv lösning av problemen — anger för sin del två tänkbara lösningar av framtida trafikbehov. Det ena alternativet — som förutsätter att Saltsjö- och Nynäsbanorna svarar för en tillfredsställande båttrafik i anslutning till företagens järnvägs- och bussförbindelser — är att ge Waxholmsbolaget en effektiv hjälp, som sätter bolaget i stånd att driva trafiken ekonomiskt. För det fall att berörda företag, vart inom sitt område, icke kan tillfredsställande sköta båttrafiken, bör enligt länsstyrelsen å andra sidan övervägas att förverkliga den flera gånger framförda tanken på ett statskommunalt företag. I samband med sistnämnda alternativ väcker länsstyrelsen tanken på ett koncessionssystem för skärgårdstrafiken. Länsstyrelsen tager ej ståndpunkt till frågan om vilken lösning som bör väljas utan förordar att Kungl. Maj:t för behandling av ifrågakvarande spörsmål måtte utse en förhandlingskommission — innefattande representanter för staten, staden och landstinget — med uppgift att uppdraga riktlinjerna för organisationen av båttrafiken i skärgården.

Djurö kommunalfullmäktige har i en den 26 juni 1956 till handelsdepartementet inkommen skrivelse framlagt sina synpunkter på sjötrafiken i kommunen.

Över länsstyrelsens och kommunalfullmäktiges skrivelser har avgivits yttrandet av *statskontoret* och *sjöfartsstyrelsen*. Båda dessa myndigheter framhåller, att den omständigheten, att Waxholmsbolaget anser sig satt ur stånd att utan förhöjda driftsbidrag fullgöra sina trafikåtaganden enligt avtalet den 28 februari 1952 ger anledning att ompröva berörda subventionsavtal. Statskontoret yttrar härutinnan bl. a., att ehuru vägbyggnadsprogrammet av statsfinansiella skäl icke kunnat genomföras i den omfattning som förutsattes vid avtalets tillkomst utbyggnaden av vägnätet bör medföra dels en icke oväsentlig minskning av Waxholmsbolagets trafikprestationer och därmed en viss begränsning av driftsutgifterna och dels en omfördelning av statens, stadens och landstingets ansvar för subventionsbidragen. Statskontoret anser, att det bör ankomma på staden och landstinget att svara för större bidragsandelar än hittills.

I skrivelse den 29 september 1956 har *länsstyrelsen*, med bifogande av viss utredning, ånyo hemställt om tillsättande av den föreslagna kommissionen.

Departementschefen

Utgångspunkten från statens sida vid behandlingen av frågan om ordnandet av kommunikationerna i Stockholms skärgård har varit, att staten har skyldighet att tillse att den bofasta skärgårdsbefolkningens behov av fastlandsförbindelser tillgodoses i rimlig utsträckning. Enligt de av stats-

makterna år 1952 fastställda riktlinjerna skulle detta ske genom kombinerade land- och sjötransporter, därvid vägsystemet skulle utbyggas och sjötransporternas längd förkortas. I avbidan på genomförandet av detta program skulle visst stöd givas åt sjötrafiken.

I enlighet med dessa riktlinjer har staten nedlagt betydande belopp till förbättrande av vägförbindelserna — låt vara att det av statsmakterna godkända vägprogrammet för Stockholms skärgård hittills icke kunnat helt genomföras i avsedd omfattning. Statens utgifter för vägbyggnader i Stockholms skärgård har sålunda under åren 1951—1955 uppgått till 15,6 miljoner kronor. Inom den begränsade del av skärgården, som Waxholmsbolaget enligt 1952 års avtal har skyldighet att trafikera, har staten under samma tid nedlagt närmare 2,2 miljoner kronor för sådana vägbyggnader. Sedan avtalet ingicks har vidare inom Waxholmsbolagets trafikområde inrättats tre färjleder, som också bekostats av statsmedel. För dessa färjor jämte tillfartsleder har använts 2,9 miljoner kronor. Utgifter för iordningställande av bryggor inom Stockholms skärgård uppgår för samma tidsperiod till 900 000 kronor, därav 100 000 kronor inom Waxholmsbolagets trafikområde,

Förutom till nu angivna ändamål har staten lämnat betydande direkta bidrag till Waxholmsbolagets vintertrafik. Sålunda har staten till bolaget fr. o. m. seglationsåret 1948/49 hittills utbetalt tillhoppa ca 2 534 500 kronor, därav under avtalstiden ca 1 212 500 kronor. Sistnämnda belopp jämte bidragen från Stockholms stad och Stockholms läns landsting har emellertid, oaktat bolaget under avtalstiden haft vissa realisations- och försäkringsintäkter på försålda och havererade fartyg, icke kunnat förhindra att bolaget kommit i ekonomiska svårigheter. De dåliga driftsresultaten har återspeglats i stigande likviditetsunderskott. Orsakerna härtill torde icke kunna utan närmare undersökning med full säkerhet fastställas.

Sedan bolaget i början av sistförflutna sommar, under hänvisning till betydande driftsförluster, låtit förstå, att bolaget icke skulle kunna fortsätta med trafiken inom sitt trafikområde utan ökat stöd i form av ungefär en fördubbling av subventionsbeloppen samt bolagets ståndpunkt delgivits handelsdepartementet genom stadens förmedling, förklarade jag i slutet av juni månad för stadens representanter, att jag för det dåvarande icke kunde förorda ytterligare driftsbidrag från statens sida under avtalsperioden. Samtidigt lät jag igångsätta vissa undersökningar inom handelsdepartementet för att den situation, som kunde uppstå därest bolaget skulle upphöra med trafiken, skulle kunna bemästras genom ingripande från statens sida.

Vid extra bolagsstämma den 3 september 1956 beslöt Waxholmsbolaget till staden anmäla, att bolaget, på grund av ekonomisk force majeure enligt § 7 i avtalet den 28 februari 1952, icke kunde fullgöra sina åtaganden enligt nämnda avtal. Till grund för bolagsstämmans beslut låg en utredning angående bolagets ekonomiska ställning den 30 juni 1956, vilken utredning gav vid handen att bolagets verksamhet medfört en förlust av

427 900 kronor — motsvarande något mindre än en tredjedel av aktiekapitalet — samt en likviditetsbrist å 959 200 kronor. Bolagsstämmans beslut delgavs samma dag staden, som underrättade handelsdepartementet i skrivelse den 4 september 1956.

Med anledning av vad sålunda förekommit uppdrog Kungl. Maj:t genom beslut den 7 september 1956 åt sjöfartsstyrelsen att i samråd med berörda myndigheter följa frågan om nedläggandet av Waxholmsbolaget och — därest det skulle visa sig erforderligt — skyndsamt inkomma med förslag till åtgärder för att under den kommande vintern i lämplig omfattning ordna trafikmöjligheter för den bofasta befolkningen på de öar utan landförbindelse, vilka hittills vintertid trafikerats av bolaget. Rörande styrelsens arbete med denna fråga har jag erhållit fortlöpande informationer. I anslutning härtill upptogs under september detta år förhandlingar med representanter för Stockholms stad i syfte att undersöka om möjligheter funnes för sådant ytterligare stöd åt Waxholmsbolaget, som skulle giva en lösning av trafikproblemet under den närmaste tiden genom en fortsättning av bolagets drift. Sedan enighet uppnåtts mellan handelsdepartementet och stadens representanter har — under förutsättning av stadsfullmäktiges godkännande samt ekonomiska bidrag från statens och landstingets sida — den 20 oktober 1956 med Waxholmsbolaget träffats en tilläggsöverenskommelse, enligt vilken bolaget avstår från att till grund för befrielse före den 1 oktober 1957 från sina förpliktelser enligt avtalen den 28 februari och den 28 mars 1952 åberopa omständigheter, vilka nu föreligger eller nu kan beräknas senare inträffa. Som motprestation förbinder sig staden att utöver den ersättning, som jämlikt berörda båda avtal skall utgå till bolaget för tiden den 1 maj 1956—den 30 april 1957, utbetala en tilläggsersättning å 400 000 kronor. Förutsättning för giltigheten av detta tilläggsavtal är att staten bidrager till stadens utgifter för tilläggsersättningen med 134 000 kronor.

Då jag, såsom torde framgå av det förut anförda, nu är beredd förorda att staten bidrager till tilläggsersättningen i enlighet med vad tilläggsavtalet förutsätter, får jag till stöd härför anföra följande. Enligt min mening innebär statens ursprungliga utfästelse i subventionsfrågan, att staten har att bidraga allenast vid vintertrafikens upprätthållande inom bolagets trafikområde. Utfästelsen bygger sålunda på den vedertagna principen att statens skyldighet är begränsad till att tillse att den bofasta befolkningens berättigade anspråk på förbindelser med fastlandet tillgodoses i rimlig utsträckning. Från stadens sida har också vitsordats, att utfästelsen bygger på denna princip. De genom sjöfartsstyrelsen gjorda undersökningarna hur trafiken under återstående del av innevarande seglationsår inom ifrågasvarande område skulle kunna ordnas, därest Waxholmsbolaget nedlade driften, samt vilka kostnader som skulle vara förbundna härmed, synes ge vid handen, att statsverkets utgifter skulle kunna hållas inom en ram, som ungefärligen motsvarar vad staten nu erlägger till Stockholms stad i samband med stadens hittillsvarande avtal med Waxholmsbolaget. Med

hänsyn härtill kan i och för sig göras gällande att anledning saknas för staten att bidra till tilläggsersättningen.

Emellertid är att märka att de gjorda beräkningarna beträffande kostnaderna för en av staten ombesörd båttrafik under instundande vinterperiod är endast ungefärliga. Undersökningarna har nämligen ej kunnat göras så ingående att man kommit fram till exakta siffror. Vidare har staten avtalsenligt redan erlagt huvuddelen av det belopp staten har att för innevarande seglationsår utgiva enligt gällande avtal. Med hänsyn till bolagets ställning måste man räkna med svårigheter att snart återfå den del av det erlagda subventionsbeloppet, som skulle belöpa på tiden efter det bolaget inställt driften. Det är sålunda att räkna med att för uppehållande av trafiken genom statens försorg under den instundande vinterperioden i allt fall skulle erfordras vissa ytterligare medel.

I anslutning härtill vill jag framhålla, att enligt den nu träffade preliminära överenskommelsen tilläggsersättningens belopp är något lägre än vad som ifrågasattes vid de första kontakterna i frågan i juni i år. Därjämte har vunnits en enligt min mening — med hänsyn till subventionsgivarnas i viss mån skilda intressen i fråga om båttrafikens dimensionering inom Waxholmsbolagets skärgårdsområde — rimligare fördelning av bidraget mellan subventionsgivarna. Av tilläggsersättningen har staten att svara för ett belopp, som uppgår till endast omkring en tredjedel, medan enligt huvudavtalet statens andel av subventionen utgör hälften.

Till stöd för den av mig nu förordade åtgärden kan ytterligare åberopas, att det kan ifrågasättas om kommunikationsproblemen inom Waxholmsbolagets trafikområde i fortsättningen kan lösas i enlighet med det arrangemang, som träffats genom 1952 års avtal med bolaget. I förevarande läge, då underlag saknas för bedömning av denna fråga, kan genom en tillfälligt ökad subventionering av Waxholmsbolagets trafik vinnas den tid, som erfordras för en undersökning av nämnda problem. Det har från min sida under förhandlingarna med stadens representanter uttryckligen framhållits, att det ifrågasatta extra subventionsanslaget är att betrakta som en engångsåtgärd och att det icke är prejudicerande för framtiden. Under dessa förhandlingar har vidare betonats att en förutsättning för en tilläggsersättning till bolaget är att mellan subventionsgivarna kommer till stånd överläggningar om hur skärgårdstrafiken bör ordnas efter innevarande seglationsår. Självfallet bör statens engagemang för återstående del av 1952 års avtals giltighetstid begränsas till vad som följer av den princip, på vilken statens år 1952 lämnade utfästelse vilar, nämligen att statens engagemang ej får överstiga vad som kan beräknas motsvara statens kostnader för vintertrafikens upprätthållande. Stockholms stad har nu i en den 25 oktober 1956 dagtecknad skrivelse hemställt, att förhandlingar rörande skärgårdstrafikens ordnande efter den 1 oktober 1957 snarast möjligt måtte upptagas mellan representanter för staten, staden och landstinget. Under dessa omständigheter anser även jag, att förhandlingar i ämnet snarast bör komma till stånd. Jag avser att senare denna dag utverka Kungl. Maj:ts bemyndigande att få tillkalla företrädare för staten i dessa förhandlingar.

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

till *Ytterligare understöd åt båttrafiken i Stockholms skärgård* å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1956/57 under tionde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 134 000 kronor.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Kungl. Höghet Regenten, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Rutger Croneborg