

## Nr 213

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ytterligare understöd till båttrafiken i Stockholms skärgård jämte i ämnet väckt motion.*

(1:a avd.)

I propositionen nr 196 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för den 26 oktober 1956, föreslagit 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.

Vidare har i en inom andra kammaren av herr *Johansson* i Stockholm väckt motion (II: 836) hemställts, att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 196, i skrivelse till Kungl. Maj:t förordar en lösning av trafikproblemen i Stockholms skärgård genom tillskapandet av ett statskommunalt trafikföretag, som i samarbete med andra trafikföretag ombesörjer en rationell och tidsenlig trafik inom området.

Beträffande de skäl, motionären anfört till stöd för sitt yrkande, hänvisas till motionen.

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 statsmakterna 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 iord-

ningställande 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 tillhopa 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 departementschefen i slutet av juni månad för stadens representanter, att han för det dåvarande icke kunde förorda ytterligare driftsbidrag från statens sida under avtalsperioden. Samtidigt lät departementschefen 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 departementschefen erhållit fortlöpande informationer. I anslutning härtill upptogs under september detta år förhandlingar med representanter för Stockholms stad i syfte att undersöka om möjligheter finnes 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, såsom framgår av det förut anförda, departementschefen nu är beredd förorda att staten bidrager till tilläggsersättningen i enlighet med vad tilläggsavtalet förutsätter, anför departementschefen till stöd härför följande. Enligt departementschefens mening innebär statens ursprungliga utfästelse i subventionsfrågan, att staten har att bidra 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 ifrågavarande 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 ombesörjd 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 framhåller departementschefen, 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 departementschefens 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 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 departementschefens sida under förhandlingarna med stadens representanter uttryckligen framhållits, att det ifrågasatta extra subventionsanslaget är att betrakta som en engångs-åtgärd 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 seglitionsår. 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 departementschefen, att förhandlingar i ämnet snarast bör komma till stånd. Departementschefen avser att senare denna dag utverka Kungl. Maj:ts bemyndigande att få tillkalla företrädare för staten i dessa förhandlingar.

*Utskottet.* Såsom av propositionen framgår träffades år 1952 mellan Stockholms stad och Waxholmsbolaget avtal, att bolaget fr. o. m. den 1 maj 1952 under sju år skulle enligt vissa fastställda minimiurlistor ombesörja trafiken inom visst närmare angivet område av Stockholms skärgård. Bolaget skulle för sitt trafikåtagande från staden få bl. a. ett årligt driftsbidrag. Samma år utfäste sig staten att till staden såsom bidrag till vintertrafiken ettvarvt av åren 1952—1959 utgiva hälften av det av staden lämnade driftsbidraget. Utgångspunkten från statens sida har härvid varit, att staten har skyldighet att tillse, att den bofasta skärgårdsbefolkningens behov av fastlandsförbindelser tillgodoses i rimlig utsträckning.

Det har nu visat sig, att de lämnade subventionerna icke kunnat förhindra, att Waxholmsbolaget kommit i ekonomiska svårigheter och att bolaget icke utan förhöjda driftsbidrag anser sig kunna fullgöra sina trafikåtagan-

den enligt 1952 års avtal. Med hänsyn härtill har under innevarande höst mellan Stockholms stad och bolaget träffats en preliminär tilläggsöverenskommelse, enligt vilken staden förbinder sig bl. a. att utöver den ersättning, som jämlikt förenämnda avtal skall utgå till bolaget för tiden den 1 maj 1956—den 30 april 1957, utbetala en tilläggsersättning å 400 000 kronor. Härvid har förutsatts, att staten bidrager till stadens utgifter för nämnda ersättning med 134 000 kronor.

Såsom departementschefen framhållit är det nu föreslagna subventionsanslaget att betrakta som en engångsåtgärd och sålunda icke prejudicerande. Det har vidare angivits, att en förutsättning för tilläggsersättningen är, att överläggningar komma till stånd mellan subventionsgivarna om hur skärgårdstrafiken bör ordnas efter innevarande seglationsår. Med hänsyn härtill och till vad departementschefen i övrigt anfört är utskottet berett tillstyrka, att 1952 års subventionsavtal revideras i enlighet med föreliggande förslag och att alltså till ytterligare understöd åt båttrafiken i Stockholms skärgård av statsmedel anvisas för nämnda seglationsår ett anslag av 134 000 kronor.

Beträffande det motionsvis gjorda yrkandet vill utskottet framhålla, att departementschefen med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 1 november 1956 utsett tre företrädare för staten att delta i förenämnda förhandlingar rörande frågan om det framtida ordnandet av båttrafiken i Stockholms skärgård. Då det i motionen framförda förslaget därvid torde komma under bedömning, synes motionen icke böra föranleda någon riksdagens åtgärd.

Äberopande det anförda hemställer utskottet,

a) att riksdagen må 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;

b) att motionen II: 836 icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 4 december 1956

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND

*Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet ha närvarit*

från första kammaren: herrar Karl Andersson, Gustaf Karlsson, Ohlson, Leander, Näsgård, Gillström, Näsström, fröken Andersson, herrar Hesselbom, Pålsson, Gustaf Andersson, Birger Andersson, Axel Andersson och Söderberg; samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Ward., Malmberg i Skövde, Åkerström, Rubbestad, fröken Elmén, herrar Petterson i Degerfors, Andersson i Mölndal, Johansson i Mysinge, Thapper, Nihlfors, Persson i Växjö, Karlsson i Olofström, fröken Vinge och fröken Karlsson.