

## **Nr 124**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående understöd åt båttrafiken i Stockholms skärgård; given Stockholms slott den 15 mars 1957.*

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.

## **GUSTAF ADOLF**

*Gunnar Lange*

---

### **Propositionens huvudsakliga innehåll**

Om den av Waxholms nya ångfartygs aktiebolag bedrivna trafiken i Stockholms skärgård upphör den 1 oktober 1957 föreslås Kungl. Maj:t få träffa erforderliga åtgärder för att upprätthålla viss trafik. Till understöd åt båttrafiken i Stockholms skärgård föreslås ett anslag av 250 000 kronor.

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 15 mars 1957.*

**Närvarande:**

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, HEDLUND, PERSSON, LINDELL, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, NÄSGÅRD, KLING, ELIASSON.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars-, kommunikations- och finansdepartementen anför chefen för handelsdepartementet, statsrådet Lange, följande.

I årets statsverksproposition (X ht p. 94) har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att, i avbidan på särskild proposition i ämnet, till Understöd åt skärgårdsrederier för budgetåret 1957/58 beräkna ett reservationsanslag av 210 000 kronor. Jag torde nu få återkomma till denna fråga.

Anslaget till Understöd åt skärgårdsrederier har under en följd av år avsetts för bidrag till reguljär båttrafik i Stockholms och Bohusläns skärgårdar enligt särskilda avtal. Vidare har från anslaget bestritts kostnaderna för arvode till en statlig granskningsman för den subventionerade båttrafiken i Bohuslän.

Enligt det för båttrafiken i Bohusläns skärgård gällande avtalet är någon ytterligare medelsanvisning ej erforderlig för nästa budgetår. Arvode till granskningsmannen skall dock utgå även under budgetåret 1957/58.

**Gällande avtal om skärgårdstrafiken i Stockholms län**

Skärgårdstrafiken i Stockholms län har sedan lång tid varit föremål för statsmakternas intresse och ingående behandlats av olika statliga kommittéer. Beträffande vad som nu gäller i denna fråga må nämnas följande.

Efter förslag av 1949 års skärgårdskommission godkände statsmakterna år 1952 en plan för skärgårdstrafikens ordnande. Huvudtanken i denna plan (prop. 1952: 163; SU 152; rskr. 300) 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 landtrafikföretagen 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 Vaxholmskärgården 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 seglationsåret (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 kunde fortsätta trafiken i skärgården, träffades — efter förhandlingar mellan representanter för kommunikationsdepartementet, 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 minimiurlistor 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 förutnämnda avtal stadgades vidare bl. a., att bolaget icke skulle svara för några som helst följder av ekonomisk eller faktisk force majeure. Sedan riksdagen givit 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. Av bidraget från staten gäldas 50 000 kronor om året av Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag och dess bussföretag.

På grund av avtalen och statens nämnda utfästelse har i statsbidrag till bolagets vintertrafik till staden utbetalts tillhoppa 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 ifrågavarande båda belopp.

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. Bolagsstämmans beslut delgavs samma dag staden, som underrättade handelsdepartementet i skrivelse den 4 september 1956.

Efter förhandlingar mellan representanter för handelsdepartementet, staden och landstinget samt Waxholmsbolaget träffades den 20 oktober 1956 mellan staden och bolaget en tilläggsöverenskommelse, enligt vilken bolaget avstod 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 förelåg vid tidpunkten för träffandet av tilläggsöverenskommelsen eller som då kunde beräknas senare inträffa. Som motpres- tation förband sig staden att utöver den ersättning, som jämlikt 1952 års 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 tilläggsöverenskommelsen var att staten skulle bidra till stadens utgifter för tilläggsersättningen med 134 000 kronor.

Tilläggsöverenskommelsen anmäldes för riksdagen i proposition nr 196/1956. Därvid uttalades bl. a., att det kan ifrågasättas om kommunikationsproblemen i Waxholmsbolagets trafikområde i fortsättningen kan lösas i enlighet med det arrangemang, som träffats genom 1952 års avtal med bolaget. Genom den enligt tilläggsöverenskommelsen tillfälligt ökade subventioneringen av Waxholmsbolagets trafik kunde den tid vinnas, som erfordras för en undersökning av nämnda problem. Vid förhandlingarna hade från de statliga representanternas sida uttryckligen framhållits, att det extra subventionsanslaget vore att betrakta som en engångsåtgärd och att det icke vore prejudicerande för framtiden. Vidare hade betonats att en förutsättning för en tilläggsersättning till bolaget vore att mellan subventionsgivar- na kommer till stånd överläggningar om hur skärgårdstrafiken bör ordnas efter innevarande seglationsår.

I anslutning till nämnda uttalande och sedan Stockholms stad i skrivelse den 25 oktober 1956 hemställt, att förhandlingar rörande skärgårdstrafikens ordnande efter den 1 oktober 1957 snarast möjligt måtte upptagas, tillkallades den 1 november 1956 expeditionschefen S. Y. Söderlund, ordförande, sjöfartsrådet B. L. Borg och hovrättsassessorn E. G. B. Olsén att såsom företrädare för staten delta i nämnda förhandlingar.

### **Föreliggande förslag**

I skrivelse den 12 mars 1957 har de statliga företrädarna vid nämnda förhandlingar anmält följande.

De förhandlingar, som inletts mellan de statliga företrädarna och representanter för Stockholms stad och Stockholms läns landsting, hade med hänsyn till önskvärdheten av att resultat av förhandlingarna borde föreligga i sådan tid, att proposition i ämnet skulle kunna avlämnas till 1957 års riksdag, t. v. begränsats till att avse återstående del av avtalsperioden enligt 1952 års avtal, d. v. s. tiden fram till den 1 maj 1959. Det utredningsarbete, som legat till grund för förhandlingarna, inriktades i första hand på att undersöka, vilka ändringar i den i avtalen angivna trafikuppläggnings, som kun-

de föränledas av omständigheter, som inträffat efter tillkomsten av 1952 års avtal. Bl. a. uppmärksammades den utbyggnad som skett av områdets vägsystem genom tillkomsten av färjederna Furusund—Yxlan och Yxlan—Blidö samt Östanå—Ljusterö.

Ett av de förhandlingsdelegerade för staten, staden och landstinget tillsatt utskott hade från nämnda utgångspunkt gjort en trafikteknisk analys av de delar av skärgården, som Waxholmsbolaget trafikerar, samt en bedömning av vilka förändringar i tillämpade trafikplaner, som med hänsyn till rådande förhållanden kunde anses vara trafiktekniskt möjliga att genomföra. Sammanfattningsvis hade utskottet föreslagit

att direktrafiken med Stockholm inom Blidö—Yxlan—Furusundsområdet och inom huvuddelen av Ljusteröområdet indrages under tiden den 1 november—den 1 april samt nedskäres under tiden den 1 september—den 31 oktober och den 1 april—den 31 maj,

att viss lokal passbåtstrafik upprätthålles inom Blidö—Yxlan—Furusundsområdet,

att turplanerna inom Norrtäljeområdet och Blidö—Yxlan—Furusundsområdet nedskäres med en tredjedel under tiden den 1 juni—den 31 augusti, samt

att turplanerna inom Vaxholmsområdet omarbetas, bl. a. så att en del av trafiken under högsommarsöndagar ombesörjes av landväga transportmedel eller med andra båtar än bolagets egna.

Utskottet hade vidare framhållit, att vad beträffade Östra Lagnö och Siarö borde undersökas, om rörliga gångbroar kunde anordnas över Klintsundet och Siarösundet under den tid på året, då direktbåtar inte trafikerade dessa öar.

Utskottet hade slutligen föreslagit, att taxeändringar borde vidtagas i enlighet med förslag, som framlagts av ett av de förhandlingsdelegerade tillsatt utskott för ekonomiska frågor. Av sistnämnda utskott företagna undersökningar hade visat, att det syntes befogat att vidtaga en höjning av taxorna, varvid borde beaktas bl. a., att bolagets taxor för den reguljära båttrafiken som regel icke borde understiga taxorna å andra trafikmedel vid färd till samma ort. Med hänsyn härtill ansågs en höjning av biljettpriserna till Blidö—Yxlanområdet, Husaröområdet samt Vaxholmsområdet kunna ske med i genomsnitt 10 procent. Inom Ljusteröområdet syntes åtminstone för orter belägna inom de södra delarna kunna ske motsvarande genomsnittliga höjningar av biljettpriserna. Vidare syntes lämpligt att inom Blidö—Yxlanområdet, där för närvarande i viss omfattning tillämpades enhetstaxor, en prisdifferentiering genomfördes med hänsyn till olika gångtid till skilda orter, dock med visst beaktande av biljettpriserna vid färd med andra trafikmedel. Slutligen borde vissa taxeåtgärder vidtagas för att begränsa och fördela trafiktopparna. I sådant avseende förordades, åtminstone för Vaxholmsområdet, att särskilda, något billigare returbiljetter tillhandahölls, vilka icke berättigade till resa vid tid, då bolagets trafikkapacitet var mest utnyttjad.

De av utskotten framlagda trafikplanerna och ekonomiska beräkningar-

na hade enhälligt godtagits av företrädarna för staten, staden och landstinget.

De underhandlingar, som med utgångspunkt från det framlagda utredningsmaterialet upptagits med Waxholmsbolaget, hade på grund av tidsnöden t. v. begränsats till att avse vilka ändringar i 1952 års avtal, som kunde anses erforderliga för ett upprätthållande av trafiken under den del av avtalsperioden, som återstår, d. v. s. fram till den 1 maj 1959. Enighet hade därvid uppnåtts om en ändrad trafikplan i huvudsaklig överensstämmelse med det framlagda förslaget. En i enlighet med denna plan ändrad trafik beräknades medföra besparingar på 230 000 kronor per år.

Bolaget yrkade i första hand, att bolaget genom tilläggsavtal skulle tillerkännas ersättning i förskott utöver de i 1952 års avtal bestämda bidragen. De slutliga bidragen skulle regleras efter varje tilländalupet trafikår i förhållande till de verkliga utgifterna. Enligt bolagets beräkningar borde förskottsersättningen för trafikåret den 1 maj 1957—den 30 april 1958 utgöra 1 354 700 kronor. I andra hand begärde bolaget ett fast årligt bidrag av 1 354 700 kronor. Från bolagets sida hävdades att det vore ytterst ovisst om en taxehöjning skulle ge ett förbättrat nettoresultat.

Företrädarna för staten, staden och landstinget förklarade, att det av bolaget framlagda förslaget angående sättet för ersättningens bestämmande icke kunde godtagas. De förhandlingsdelegerade förklarade sig däremot vara villiga att medverka till att bolaget tillerkändes ersättning — utöver vad som utgår enligt 1952 års avtal — för att täcka onormala kostnadsstegringar på olja och kol för den trafik, för vilken bidrag utgår. Denna ersättning borde beräknas enligt särskild index. Alternativt erbjöds bolaget en tilläggsersättning för år räknat av 120 000 kronor. En tilläggsersättning av sistnämnda belopp motsvarar — inräknat de besparingar å 230 000 kronor, som beräknas uppkomma genom den nya trafikplanen, och de ökade trafikinkomster, som bolaget tillgodoförs genom 1956 års taxehöjningar — den tilläggsersättning om 400 000 kronor, som utgår för seglationsåret 1956/57. Från de förhandlingsdelegerades sida framhölls även, att det är rimligt om bolaget i likhet med andra trafikföretag genom höjning av biljettpriserna bereder sig täckning för de ökade omkostnader, som kan uppkomma.

De motsatta uppfattningarna angående storleken av det ekonomiska stöd från det allmännas sida, som erfordras för att den trafik, varom enighet nåtts, skall kunna utföras av bolaget, hade vid förhandlingarna icke kunnat utjämnas. Överläggningarna med Waxholmsbolaget ansågs därför inte böra fortsättas.

I skrivelsen anmäles vidare, att de förhandlingsdelegerade avser att fortsätta sina diskussioner om hur den framtida skärgårdstrafiken bör ordnas.

Slutligen framhålles, att inom den statliga förhandlingsdelegationen vissa beräkningar utförts angående vilka kostnader, som skulle vara förbundna med en trafik, varigenom den bosatta skärgårdsbefolkningens berättigade anspråk på förbindelser med fastlandet kan tillgodoses i rimlig utsträckning. Därvid har förutsatts en trafik under hela året av i huvudsak samma omfatt-

ning, som enligt den nyssnämnda reviderade trafikplanen avsetts skola upprätthållas under tiden den 1 oktober—den 30 april. En närmare utformning av trafikplanen torde dock böra ske i samråd med det eller de trafikföretag, som kan komma att omhänderha trafiken. De gjorda beräkningarna ger stöd för antagandet att såsom bidrag av allmänna medel för att upprätta en trafik av denna omfattning erfordras ett årligt bidrag icke överstigande 250 000 kronor.

### **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 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 vägprogrammet skulle visst stöd givas åt sjötrafiken.

Efter det Stockholms stad fört förhandlingar med staten och Stockholms läns landsting träffades år 1952 mellan staden och Waxholmsbolaget avtal om subventionering av bolagets trafikrörelse under seglationsåren 1952/53—1958/59 för att bolaget skulle upprätthålla trafik i skärgården enligt en överenskommen plan. Staten utfäste sig att ersätta staden med hälften av subventionsbeloppet och landstinget att bidra med en sjättedel. Enligt nämnda avtal har bolaget under innevarande seglationsår i subvention från staten, staden och landstinget erhållit sammanlagt 506 863 kronor, varav i statsmedel från anslag under tionde huvudtiteln 203 431 kronor.

Sedan Waxholmsbolaget efter extra bolagsstämma den 3 september 1956 anmält till staden, att bolaget på grund av ekonomisk force majeure icke kunde fullgöra sina åligganden enligt 1952 års avtal, upptogs under hösten 1956 nya förhandlingar med bolaget. I anslutning härtill träffades den 20 oktober 1956 en tilläggsöverenskommelse till 1952 års avtal, enligt vilken bolaget under vissa förutsättningar avstod från att till grund för befrielse före den 1 oktober 1957 från sina trafikåtaganden åberopa omständigheter, som förelåg eller kunde förutses vid tidpunkten för träffandet av tilläggsöverenskommelsen. Som motprestation har bolaget erhållit en tilläggsersättning från staten, staden och landstinget å sammanlagt 400 000 kronor, varav staten skulle svara för 134 000 kronor.

Genom den förlängning av Waxholmsbolagets trafik som tilläggsöverenskommelsen möjliggjort, räknade man från det allmännas sida med att vinna den tid, som erfordrades för en undersökning av frågan om skärgårdstrafikens framtida ordnande. Sådan undersökning har nu såvitt avser återstoden av avtalstiden gjorts av en delegation med representanter för de tre subventionsgivande parterna.

Delegationen har föreslagit ändringar i den till grund för 1952 års avtal liggande trafikplanen, innebärande indragning av vissa trafiklinjer och nedskärning av en del turplaner. Från dessa utgångspunkter har delegationen upptagit förnyade underhandlingar med Waxholmsbolaget. Enighet uppnåddes därvid om en ändrad trafikplan i huvudsaklig överensstämmelse med det av delegationen utarbetade förslaget. Den ändrade trafikplanen har ansetts medföra årliga besparingar å ca 230 000 kronor. Från delegationens sida erbjöds bolaget utöver den subvention, som utgår enligt 1952 års avtal, antingen ett indexreglerat bidrag avsett att täcka onormala kostnader för kol och olja för den subventionerade trafiken eller ett fast årligt bidrag å 120 000 kronor. Sistnämnda bidrag ansågs motsvara — inräknat de besparingar som uppkommer genom den nya trafikplanen och inkomstökningarna genom 1956 års taxehöjningar — den tilläggsersättning på 400 000 kronor som utgår under innevarande seglationsår. Det ökade bidraget har förutsatts skola bestridas med en tredjedel av envar av de tre subventionsgivarna. Bolaget å sin sida begärde ett årligt bidrag av 1 354 700 kronor. Då det visade sig omöjligt att sammanjämka de motsatta uppfattningarna i ersättningsfrågan, har förhandlingarna med bolaget avbrutits.

Någon annan överenskommelse om fortsatt trafik i Waxholmsbolagets regi efter den 1 oktober 1957 än de år 1952 ingångna avtalen föreligger sålunda ej. Åtgärder för att på annat sätt ordna trafiken måste därför förberedas, om 1952 års avtal med bolaget skulle upphöra.

De statliga representanterna i delegationen har företagit vissa undersökningar för att utröna kostnaderna för att upprätthålla en trafik, som i rimlig utsträckning tillgodoser den bofasta skärgårdsbefolkningens berättigade anspråk på förbindelser med fastlandet. De gjorda beräkningarna utvisar att en trafik under hela året av den omfattning, som enligt den av delegationen föreslagna nya trafikplanen avsetts att upprätthållas under tiden den 1 oktober—den 30 april, torde kunna anordnas till en nettokostnad för det allmänna icke överstigande 250 000 kronor. Därvid förutsattes dock att en närmare utformning av trafikplanen skall ske i samråd med det eller de trafikföretag, som kan komma att upprätthålla trafiken.

De av mig utsedda företrädarna för staten kommer att tillsammans med representanterna för staden och landstinget närmare utreda de former, i vilka skärgårdsförbindelserna skall ordnas efter den 1 oktober 1957, om Waxholmsbolaget då ej fortsätter trafiken. Kungl. Maj:t torde i detta läge — om riksdagen ej anför erinran häremot — få träffa erforderliga åtgärder för att trafiken skall upprätthållas under nästa seglationsår under beaktande av att nettokostnaden för statsverket därvid får utgöra högst det belopp, som angivits av de statliga förhandlingsdelegerade, nämligen 250 000 kronor. Jag förutsätter dock att övriga av trafiken intresserade parter skall vara villiga att lämna sin medverkan även i ekonomiskt hänseende, varigenom kostnaden för statsverket i motsvarande mån torde kunna minskas.

Någon formell uppsägning av 1952 års avtal har ännu icke gjorts av Waxholmsbolaget. Den möjligheten synes därför böra hållas öppen, att bolaget



— som enligt uppgift den 25 mars 1957 skall hålla extra bolagsstämma — sedermera kan visa sig vara villigt att acceptera en revision av 1952 års avtal i anslutning till de av företrädarna för staten, staden och landstinget framlagda förslagen. För egen del anser jag dessa förslag i huvudsak kunna godtagas. I föreliggande situation synes det mindre välbetänkt att i denna för skärgårdsbefolkningen betydelsefulla fråga på förhand binda sig för en bestämd lösning. Jag förordar därför, att Kungl. Maj:t bemyndigas att — om förutsättningar skulle visa sig föreligga att med Waxholmsbolaget träffa avtal om fortsatt trafik i huvudsaklig överensstämmelse med ettdera av de av förhandlingsdelegationen framlagda förslagen — besluta om statens medverkan härvid.

En redogörelse i ärendet torde få lämnas nästa års riksdag. Å riksstaten för budgetåret 1957/58 torde nu för ändamålet under tionde huvudtiteln böra uppföras ett särskilt reservationsanslag till Understöd åt båttrafiken i Stockholms skärgård. Från anslaget torde få bestridas — utöver de kostnader för ordnandet av trafiken i Stockholms skärgård, som enligt vad jag här anfört kan komma att åvila statsverket — även de kostnader, som enligt 1952 års avtal med Waxholmsbolaget skall bestridas i efterskott för innevarande seglationsår, i den mån tillgängliga medel under det hittillsvarande reservationsanslag till Understöd åt skärgårdsrederier ej förstår härför. Medelsbehovet för nästa budgetår kan med nu angivna utgångspunkter beräknas till 250 000 kronor.

Vad beträffar båttrafiken i Bohusläns skärgård torde det särskilda arvodet till granskningsmannen för denna trafik i fortsättningen få bestridas från reservationsanslaget till Understöd åt skärgårdsrederier. Någon ytterligare medelsanvisning för trafiken i Bohuslän erfordras ej för budgetåret 1957/58.

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

till *Understöd åt båttrafiken i Stockholms skärgård* för budgetåret 1957/58 under tionde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 250 000 kronor.

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

Ur protokollet:

*Rune Lindquist*