

Nr 101

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående understöd åt båttrafiken i Stockholms skärgård; given Stockholms slott den 13 mars 1959.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande 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

I propositionen begäres anslag för budgetåret 1959/60 till understöd åt skärgårdsrederier m. m. med 215 000 kronor. Anslaget skall begagnas för fortsatt subvention åt båttrafiken i Stockholms skärgård efter den 30 april 1959, då nuvarande överenskommelser med Waxholms nya ångfartygs aktiebolag upphör att gälla. Det skall ankomma på Kungl. Maj:t att inom ramen för anslaget vidtaga erforderliga åtgärder för trafikens upprätthållande. Det förutsättes att även Stockholms stad och Stockholms läns landsting liksom hittills skall lämna bidrag till trafiken.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 13 mars 1959.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDELL, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, NETZÉN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Lange, fråga om *understöd åt skärgårdstrafiken i Stockholms skärgård* och anför följande.

I årets statsverksproposition (X ht p. 90) har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att, i avbidan på särskild proposition i ämnet, till Understöd åt skärgårdsrederier för budgetåret 1959/60 beräkna ett reservationsanslag av 350 000 kronor. Denna fråga torde nu åter få upptagas.

Nuvarande förhållanden

Waxholms nya ångfartygs aktiebolag har under en följd av år erhållit bidrag av allmänna medel för att ombesörja viss båttrafik inom mellersta och norra delen av Stockholms skärgård. Från och med seglationsåret 1952/53 har stödet till bolaget väsentligen reglerats genom två mellan Stockholms stad och bolaget den 28 februari och den 28 mars 1952 träffade avtal gällande tiden t. o. m. den 30 april 1959. I anslutning till dessa avtal har staten och Stockholms läns landsting lämnat utfästelser om bidrag till staden. Beträffande den allmänna bakgrunden till de ekonomiska stödåtgärderna och avtalens närmare innehåll torde få hänvisas till proposition 163/1952. Här torde endast få erinras om att huvudtanken i statsmakternas planläggning för skärgårdstrafikens ordnande på längre sikt har varit och alltjämt är att genom en successiv utbyggnad av kombinerade land- och sjötransporter småningom skapa ett ekonomiskt självbärande trafiksystem baserat på landtrafikföretag. Innan detta byggnadsprogram, som framför allt gäller väg-, bro- och färjeförbindelser, kunnat genomföras, anses ett visst stöd åt sjötrafiken vara nödvändigt.

Subventionen till Waxholmsbolaget bestämdes i 1952 års avtal till högst 490 000 kronor för år med viss indexreglering. Stockholms stad får bidrag av staten med hälften av det belopp, som staden enligt avtalet har att årligen utgiva till bolaget, och av landstinget med ett indexreglerat belopp om ursprungligen 75 000 kronor för år.

Trots subventionen försämrades Waxholmsbolagets ekonomiska läge efter hand, och på grundval av överläggningar mellan representanter för sta-

ten, de kommunala intressena samt bolaget har tilläggsöverenskommelser träffats mellan staden och bolaget om ytterligare ekonomiskt stöd med 400 000 kronor för seglationsåret 1956/57 och med 220 000 kronor för vart och ett av seglationsåren 1957/58 och 1958/59. Häri deltar staten, landstinget och Stockholms stad med en tredjedel vardera. Samtidigt har från och med seglationsåret 1957/58 bolagets förpliktelser i fråga om trafikprestationer minskats från 24 100 till 19 000 gångtimmar. Riksdagen har lämnat sin medverkan till dessa ytterligare ekonomiska åtaganden från statens sida (jfr prop. 196/1956, 124/1957 och 1958 års statsverksproposition, X lt p. 101).

På grund av särskilda överenskommelser med landstinget jämte ett par skärgårdskommuner har Waxholmsbolaget under 1957 och 1958 i viss utsträckning utfört passbåtstrafik mellan fastlandet och vissa öar i norra skärgården. För denna trafik har bolaget erhållit särskild ersättning, för innevarande seglationsperiod med 17 500 kronor.

Enligt de sålunda träffade avtalen uppgår det ekonomiska understöd, som bolaget under seglationsåret den 1 maj 1958—den 30 april 1959 uppbär av allmänna medel, till sammanlagt omkring 793 000 kronor, varav på staten belöper cirka 352 000 kronor.

De nuvarande avtalen mellan Stockholms stad och Waxholmsbolaget upphör att gälla den 1 maj 1959. Frågan om hur båttrafiken i Stockholms norra skärgård skall ordnas för tiden därefter har ansetts böra bli föremål för ny utredning och förutsättningslösa förhandlingar. Chefen för handelsdepartementet tillkallade därför den 17 juli 1957, med stöd av tidigare be- myndigande av Kungl. Maj:t, en särskild utredningsman att såsom företrädare för staten deltaga i fortsatta förhandlingar rörande skärgårdstrafikens ordnande. Det räknades med att utredningsarbetet och förhandlingarna skulle vara färdiga i sådan tid, att förslag i ämnet kunde underställas 1959 års riksdag.

Föreliggande förslag

I skrivelse den 23 februari 1959 har utredningsmannen anmält att, efter vissa rätt omfattande förberedelsearbeten, överläggningar har ägt rum mellan företrädarna för det allmänna och Waxholmsbolaget rörande fortsatt ekonomiskt stöd till bolaget, men att det därvid visat sig icke möjligt att sammanjämka motsatta uppfattningar i ersättningsfrågan, med påföljd att förhandlingarna avbrutits. Av utredningsmannens redogörelse inhämtas följande.

Mot bakgrunden av den utveckling, som under de senaste åren skett i fråga om skärgårdens väg- och färjeförbindelser, beslöt de förhandlingsdelegerade för staten, staden och landstinget att såsom en första arbetsuppgift pröva frågan i vilken utsträckning åtgärder numera påkallas från det allmännas sida för att tillgodose behovet av reguljära båtförbindelser inom Waxholmsbolagets trafikområde. För ändamålet tillsattes ett arbetsutskott.

Utskottet genomförde under 1957 och 1958 en omfattande trafikundersökning av såväl sjö- som landförbindelserna till öarna inom ifrågavarande del av skärgården. Därjämte anordnades ett flertal sammanträden med representanter för ortsbefolkningen. På grundval av det statistiska material och de uttalanden, som därvid framkom, utarbetades en trafikplan, avseende båtförbindelser till de öar, som enligt utskottets mening borde bli föremål för det allmännas omtanke i förevarande sammanhang. Trafikplanen bygger på den uppfattningen, att det allmännas stöd till båttrafiken i skärgården numera kan och bör begränsas till sådana öar, som saknar bro- eller färjeförbindelse och som icke kan väntas få tillfredsställande kommunikationer med fastlandet ordnade genom privat initiativ. Därjämte har i viss utsträckning tillämpats den principen, att direkttrafiken mellan öarna och Stockholm bör utbytas mot passbåtstrafik i syfte att minska tonnagebehovet och därmed även kostnaderna för trafiken. Närmare rörande innehållet i trafikplanen anför utredningsmannen.

För öarna väster och öster om Yxlan—Blidö (Högmarsö, Hemmarö, Norröra, Söderöra, Rödlöga och Svartlöga) samt för öarna mellan Yxlan och Ljusterö (Själbottna, Vetersö, Siarö och Östra Lagnö) skulle anordnas passbåtsförbindelse året om med avbrott endast för den period, då ishinder råder. Förbindelserna till öarna i Husaröområdet inklusive Grinda skulle forfarande upprätthållas genom direktgående båtar till Stockholm. För öarna i Saxarfjärden (Stora Elgö, Mjölkö, Betsö, Vårholma m. fl.) skulle under maj—september anordnas passbåtsförbindelse till Österskär. Vid förhandlingarna med Waxholmsbolaget har såsom ett alternativ även diskuterats direkt båttrafik till Stockholm för detta område. Från Tynningö och Ramsö m. fl. öar i Vaxholmsområdet, slutligen, skulle gå dels passbåt till Vaxholm under hela året och dels direktbåtar till Stockholm under maj—september. Passbåtstrafiken till öarna mellan Yxlan och Ljusterö liksom även viss vintertrafik till öarna i västra Saxarfjärden har ansetts kunna ombesörjas genom medverkan av ortsbefolkningen.

Utredningsmannen tillägger att trafikplanen, som anger fartygsbehovet till maximalt nio skärgårdsbåtar vid topptrafik under högsommaren och tre båtar vid botten trafik, har uppgjorts närmast med tanke på den flotta, som Waxholmsbolaget för närvarande disponerar, men att den med vissa justeringar kan ligga till grund även för ett trafikprogram i annan regi. I förhållande till den med bolaget senast överenskomna gångtiden, 19 000 timmar per år, innebär den nu ifrågasatta trafikplanen en minskning med 8 300 gångtimmar.

På grundval av trafikundersökningen anser sig utredningsmannen kunna konstatera, att skärgårdsborna själva begagnar sig av de reguljära båtförbindelserna i huvudsak endast för godstransporter och att ur den synpunkten måhända enklare och billigare lösningar av trafikfrågan kan väljas än enligt den föreslagna trafikplanen. Det heter härom.

De numera föreliggande möjligheterna att genom helikoptertrafik tillgodosätta behovet av postutdelning och brådskande sjuktransporter samt livsmedelstillförsel vid avspärning har på sitt sätt gjort skärgårdsbefolkningen mindre beroende av de reguljära båtförbindelserna. Ännu ha dessa förbin-

delser dock en icke ringa betydelse för vissa av öarna, när det gäller godstransporter. Om man ser endast till den bofasta befolkningens behov, kan det likväl ifrågasättas om icke betydligt enklare och billigare lösningar av trafikfrågan skulle kunna väljas än den, som innefattas i ovannämnda trafikplan, t. ex. genom att sjöförbindelsen till Husaröskärgården och öarna i norra skärgården anordnas med båtmaterial och turer, som i första hand äro avpassade efter godstransportbehovet. Då reguljär trafik måste upprätthållas för sommargästernas resor icke blott under högsommaren utan även under viss del av året i övrigt, skulle emellertid en jämsides härmed bedriven särskild godstrafik komma att leda till konkurrens om det även för persontrafiken värdefulla godstrafikunderlaget och därigenom skapa vissa organisatoriska och ekonomiska problem för båda trafikgrenarna.

Utredningsmannen ansluter sig därför till den samordningslösning, som arbetsutskottets trafikplan utgör, dock under förutsättning att den kan genomföras till rimlig kostnad för statsverket. Även företrädarna för Stockholms stad och landstinget har godkänt planen som underlag för fortsatta förhandlingar.

Såsom grundval för förhandlingarna lades en av arbetsutskottet — med ledning av bl. a. det insamlade statistiska materialet, Waxholmsbolagets avgiftstariffer samt kostnads- och gångtidsuppgifter, hämtade direkt ur bolagets räkenskapsmaterial för åren 1954—1957 — gjord kalkyl över intäkter och kostnader vid tillämpning av den föreslagna trafikplanen och en beräkning av det underskott, som skulle behöva täckas av allmänna medel.

Sedan underhandsöverenskommelse träffats mellan företrädarna för det allmänna rörande principerna för fördelningen mellan staten, staden och landstinget av kostnaderna för den subvention, som ansågs kunna komma i fråga, inleddes, efter viss föregående skriftväxling, den 24 januari 1959 muntliga underhandlingar med Waxholmsbolaget i syfte att undersöka, under vilka villkor bolaget vore villigt att fullgöra de i trafikplanen angivna trafikuppgifterna.

Samtidigt som bolaget vid detta och följande sammanträden har avgivit olika anbud i anslutning till trafikplanen, har bolaget även framfört förslag om att det allmänna genom köp skulle övertaga bolagets trafikapparater och trafikrörelse. Utredningsmannen säger sig icke ha kunnat biträda denna tanke. Han uttalar härom.

Frågan om ett allmänägt rederi för Stockholms skärgård var år 1952 föremål för statsmakternas prövning men avvisades då. Kommunikationsproblemen i skärgården ansågos i stället böra så långt som möjligt lösas genom utbyggnad av vägsystemet och detta har sedermera också i stor utsträckning skett, bl. a. genom tillkomsten av färjorna vid Ljusterö, Yxlan och Blidö. Utredningsmannen har — med hänsyn bl. a. till de begränsade uppgifter i fråga om reguljär båttrafik, som han finner numera påkalla medverkan från statens sida för tillgodoseende av den bofasta skärgårdsbefolkningens behov — funnit skälen för ett allmänägt skärgårdsrederi ännu mindre nu än 1952. Då även företrädarna för Stockholms stad och landstinget förklarar sig icke intresserade av underhandlingar i denna fråga, har bolagets förslag avböjts. Likaledes ha företrädarna avböjt förhandlingar om ett annat av bolaget framfört förslag, innebärande att det allmänna

skulle garantera bolaget en viss total minimiintäkt per år för fullgörandet av de trafikprestationer, det allmänna begärde av bolaget.

Beträffande bolagets inställning till den av företrädarna för det allmänna utarbetade trafikplanen anför utredningsmannen, att bolaget förklarat sig icke kunna genomföra densamma utan en ökning av gångtiden till cirka 13 700 timmar per år. Vid sammanträde den 14 februari 1959 erbjöd sig bolaget att under en avtalstid av sju år ombesörja de önskade trafikuppgifterna mot en subvention av 960 000 kronor per år jämte ett amorteringslån å 425 000 kronor, avsett för modernisering av ett av bolagets större ångfartyg. Företrädarna för det allmänna erbjöd såsom ett slutligt motbud en årlig subvention av 400 000 kronor för en avtalstid av fem år. Då bolagets representanter icke accepterade dessa villkor och förutsättningar för fortsätta underhandlingar ej syntes föreligga, avbröts överläggningarna med bolaget.

Utredningsmannen framhåller, att det trafikbehov, som beräknats behöva tillgodoses genom den subventionerade trafiken, omfattar omkring 160 000 resor per år och att det av bolaget begärda subventionsbeloppet alltså motsvarar ett bidrag av icke mindre än genomsnittligt 12 kronor per tur- och returresa.

I skrivelsen anmäles vidare att förhandlingsdelegerade för staten, staden och landstinget avser att fortsätta sitt samarbete för att pröva andra möjligheter till lösning av skärgårdstrafikfrågan. Waxholmsbolagets verkställande direktör har i ett offentligt uttalande förklarat, att bolaget i varje fall under instundande sommar kommer att bedriva viss trafik i skärgården.

Sedan underhandlingarna med Waxholmsbolaget avbröts, har vissa andra rederier, omtalar utredningsmannen, anmält intresse att fullgöra sådana trafikuppgifter, som i den uppkomna situationen kan vara önskvärda från det allmännas sida. Även andra möjligheter föreligger enligt utredningsmannen att engagera tonnage för att lösa trafikproblemen. De åtgärder, som bör vidtagas, torde i viss mån få bli beroende av i vilken utsträckning Waxholmsbolaget kommer att fortsätta sin trafik. Med hänsyn bl. a. till att närmare uppgifter härom ännu ej föreligger, framlägger utredningsmannen icke några preciserade förslag till lösning av trafikfrågan. I avvaktan på att så skall bli möjligt, redovisas dock en preliminär beräkning rörande storleken av de anslagsmedel, som kan komma att erfordras för ändamålet. Utredningsmannen anser ett belopp av 200 000 kronor vara tillräckligt för att täcka kostnaderna för de stödåtgärder, som under nästa budgetår kan vara påkallade från statens sida. Han tillägger upplysningsvis att statens andel av den årssubvention, som företrädarna för det allmänna slutligt erbjöd Waxholmsbolaget, rymmes inom ett anslag av nämnda storlek. — Då det för budgetåret 1958/59 anvisade anslaget är beräknat endast med hänsyn till subventionsmedelsbehovet fram till den 1 maj 1959, bör tillkomma ett visst mindre belopp, förslagsvis 15 000 kronor, avseende månaderna maj och juni 1959. Det förutsattes att av anslagsmedlen erforderligt belopp får tas i anspråk för bestridande av de administrationskostnader, som kan uppkomma för ordnande och övervakning av den subventionerade trafiken.

Yttrandena

I ärendet har, efter remiss, yttranden avgivits av statskontoret, sjöfartsstyrelsen och länsstyrelsen i Stockholms län. De av utredningsmannen föreslagna åtgärderna har därvid tillstyrkts eller lämnats i huvudsak utan erinran.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser mot bakgrunden av de förbättringar, som genomförts i fråga om väg- och färjeförbindelser under senare år, att i princip knappast något finns att invända mot den av utredningsmannen framlagda trafikplanen, som siktar till subventionering av i första hand sjötrafiken till öar utan färjeförbindelse. Därest resultatet skulle bli väsentliga inskränkningar i den icke understödda sjötrafiken, d. v. s. mellan Stockholm, alternativt fastlandsbryggor, och öar med färjeförbindelse, torde man emellertid få räkna med att på olika sätt underlätta möjligheterna till direkt busstrafik till Stockholm. Ökad övergång till landtrafik i kombination med färje- och passbåtsförbindelser måste också enligt länsstyrelsens uppfattning förbindas med anspråk på förbättrade ekonomiska resurser för att tillgodose det stegrade behovet av vägförbindelser på öarna och av parkeringsplatser och småbåtshamnar. — Länsstyrelsen erinrar om att skärgårdstrafiken, utan att vara koncessionsreglerad, är uppdelad på områden, som trafikförsörjes av olika företag, därvid givetvis subventionsavtalet har inneburit en trafikgaranti för sitt verkningssområde. Fördelen med att inte ha för små enheter som trafikförsörjare är emellertid här som på andra trafikområden, att ekonomiskt goda trafikleder och årstider kan bära upp en del av mindre goda leder och tider. Oavsett formen för den framtida trafiken i det aktuella området är det angeläget, att så snart som möjligt klarhet bringas i hur skärgårdstrafiken skall ombesörjas, framför allt sjötrafiken till ytterskärgården samt vår-, höst- och vintertrafiken. Möjligheter till praktiska lösningar får inte saknas, om den nuvarande trafiken skulle inskränkas eller inom något område upphöra. Härvid måste enligt länsstyrelsens mening det allmänna på olika sätt medverka.

Ej heller *sjöfartsstyrelsen* har något att erinra mot den redovisade planen för utformandet av den framtida båttrafiken i Stockholms norra skärgård. Styrelsen understryker emellertid vikten av att skärgårdstrafiken tillförsäkras ett ändamålsenligt båtmaterial för de i planen angivna transportuppgifterna. Det är av betydelse jämväl med hänsyn till önskemålet att hålla nere kostnaderna för isbrytning inom området. För att begränsa utgifterna för reservbålhållning m. m. är det vidare angeläget, att båtmaterialen icke splittras på för många ägarenheter. — Styrelsen tillägger att om lånefonden för den mindre skeppsfarten erhåller det betydande medelstillskott, varom förslag framlagts till årets riksdag, bör det kunna bli möjligt att erhålla lån från fonden till nybyggnad eller modernisering av för passbåtstrafik lämpade enheter.

Statskontoret anför att skäligheten av det av utredningsmannen beräknade medelsbehovet väsentligen undandraget sig ämbetsverkets bedöman-

de på grund av det föreliggande materialets knapphet. Med hänsyn till den förutsatta begränsningen av den subventionerade trafiken i Stockholms skärgård har ämbetsverket dock icke funnit anledning till erinran mot vad utredningsmannen i förevarande hänseende föreslagit. Ämbetsverket utgår från att Stockholms stad och Stockholms läns landsting kommer att svara för subventionskostnaderna i minst den utsträckning, som förutsatts i de senaste årens överenskommelser i ämnet.

Departementschefen

Båttrafiken i Stockholms skärgård har sedan länge varit föremål för statsmakternas intresse. Utgångspunkten har varit att det allmänna bör tillse, att den bofasta skärgårdsbefolkningens behov av fastlandsförbindelser tillgodoses i rimlig utsträckning. Enligt de av 1952 års riksdag godkända riktlinjerna för skärgårdstrafikens ordnande skulle detta ske genom kombinerade land- och sjötransporter, därvid vägsystemet skulle utbyggas och sjötransporternas längd förkortas. Härigenom skulle på längre sikt förutsättningar åstadkommas för ett ekonomiskt självbärande trafiksystem. Tills vidare borde subvention av det allmänna i viss utsträckning ges åt sjötrafiken.

Detta program har under de senaste åren i flera väsentliga delar förverkligats genom att väg-, bro- eller färjeförbindelser anordnats till några av de större öarna samt vissa vägar i kustlandet och på öarna förbättrats. Inom stora delar av Stockholms skärgård föreligger sålunda numera förutsättningar för en tillfredsställande lösning av trafikproblemen genom direkt landtrafik eller genom kombination av sådan trafik och passbåtstrafik. Särskilt inom norra och mellersta delen av området upprätthålles emellertid fortfarande en ganska omfattande reguljär trafik med från Stockholm utgående passagerarfartyg, ehuru betingelser skapats för övergång i ökad utsträckning till andra trafikformer.

Större delen av sjötrafiken inom Stockholms mellersta och norra skärgård har sedan länge ombesörjts av Waxholms nya ångfartygs aktiebolag. Genom det ökade utnyttjandet av landtransportmedel i skärgårdstrafiken har resandeunderlaget inom bolagets trafikområde successivt minskat, varigenom lönsamheten i driften försvagats. Från bolagets sida aktualiserades därför i slutet av 1940-talet krav på det allmänna om stöd till upprätthållande av särskilt den förlustbringande vintertrafiken. Under den senaste tioårsperioden har också staten i subvention till bolaget utbetalat sammanlagt omkring 2 milj. kronor. Under samma tid har bolaget även uppburit ej oväsentliga bidrag från Stockholms stad och från Stockholms läns landsting.

Från och med seglationsåret 1952/53 regleras det allmännas stöd till bolaget väsentligen genom två mellan Stockholms stad och bolaget träffade avtal, vilka gäller till och med den 30 april 1959. Subventionen är i dessa avtal bestämd till 490 000 kronor för år med viss indexreglering. Av subventionen faller hälften på staten och ett indexreglerat belopp om ursprungligen 75 000 kronor på landstinget. Trots dessa stödåtgärder försämrades

bolagets ekonomiska läge efter hand, och på grundval av överläggningar mellan företrädare för det allmänna och bolaget har tilläggsöverenskommelser träffats om ytterligare subvention. Det ekonomiska understöd, som Waxholmsbolaget under seglationsåret den 1 maj 1958—den 30 april 1959 uppbär av allmänna medel, uppgår till sammanlagt nära 800 000 kronor, varav på staten belöper omkring 350 000 kronor.

Frågan om hur kommunikationerna inom Waxholmsbolagets trafikområde skall ordnas efter den 30 april 1959, när de nuvarande avtalen upphör, har under den senaste tiden varit föremål för utredning och nya förhandlingar. Den för deltagande häri såsom företrädare för staten tillkallade utredningsmannen har emellertid i skrivelse den 23 februari 1959 anmält, att det vid underhandlingar med Waxholmsbolaget visat sig icke möjligt att sammanjämka motsatta uppfattningar i ersättningsfrågan och att överläggningarna med bolaget därför avbrutits.

Till grund för överläggningarna har legat en av företrädarna för staten samt Stockholms stad och Stockholms läns landsting gemensamt utarbetad trafikplan, som bygger på uppfattningen att det allmännas stöd till båttrafiken i skärgården numera kan och bör begränsas till sådana öar, som saknar bro- eller färjeförbindelse och som icke kan väntas få tillfredsställande kommunikationer med fastlandet ordnade genom privat initiativ. I viss utsträckning har också tillämpats den principen, att direkttrafik mellan öarna och Stockholm bör utbytas mot passbåtstrafik i syfte att minska tonnagebehovet och därmed även kostnaderna för trafiken. Fartygsbehovet anges till maximalt nio skärgårdsbåtar vid största trafikfrekvens under högsommaren och tre båtar då trafikvolymen är minst. Gångtiden har i den föreslagna trafikplanen beräknats till 10 700 timmar per år mot 19 000 för närvarande. — Vaxholmsbolaget erbjöd sig vid förhandlingarna att under en avtalsperiod av sju år ombesörja de önskade trafikuppgifterna mot en subvention av 960 000 kronor för år jämte ett amorteringslån å 425 000 kronor, avsett för modernisering av ett av bolagets större fartyg. Företrädarna för det allmänna erbjöd slutligt en årlig subvention av 400 000 kronor för en avtalsperiod av fem år.

Under nuvarande förhållanden bör enligt min mening staten fortsätta att ekonomiskt stödja båttrafiken i Stockholms skärgård tillsammans med Stockholms stad och Stockholms läns landsting. Stödet torde, såsom utredningsmannen förordat, böra begränsas till sådana öar, som saknar bro- eller färjeförbindelse och som icke kan väntas få sina kommunikationer med fastlandet tillfredsställande ordnade på privat initiativ. Denna princip ansluter till de av statsmakterna tidigare godkända riktlinjerna för skärgårds trafikens ordnande. De senaste årens väg- och brobyggnader samt de nya färjelederna till de största öarna har otvivelaktigt minskat de områden inom skärgården, vilka är beroende av reguljär båttrafik för sina förbindelser med fastlandet. Den trafikplan, som upprättats av företrädarna för det allmänna som grundval för förhandlingarna, har utformats i överensstämmelse med det nu anförda, och några erinringar mot den har icke

framkommit under remissbehandlingen. Den har även i huvudsak godtagits av skärgårdsbefolkningen inom området, och för min del anser jag att den bör läggas till grund för bedömningen av det allmännas stöd till skärgårdstrafiken i Stockholms skärgård.

Tyvärr har nytt avtal med Waxholmsbolaget icke kunnat träffas på basis av ifrågavarande trafikplan. Den utredning som förebragts ger emellertid vid handen att en subvention av den storleksordning, som Waxholmsbolaget begärt — 960 000 kronor per år jämte ett amorteringslån om 425 000 kronor — är alltför hög. Jag finner det därför riktigt att förhandlarna ej godtog bolagets erbjudande. Genom det allmännas försorg bör därför snarast andra vägar sökas för lösning av trafikproblemen. Fråga kan därvid uppkomma om understöd till andra rederier eller till privata företagare eller eventuellt om direktförhyrning av fartyg. Det är emellertid måhända icke helt uteslutet, att förhandlingarna med Waxholmsbolaget kan komma att återupptas och att bolaget därvid visar sig villigt att ombesörja de föreslagna trafikuppgifterna inom en subventionsram av i huvudsak den omfattning, 400 000 kronor, som företrädarna för staten, staden och landstinget bedömt rimlig. Förhandlingsdelegerade har i vart fall beslutat att fortsätta sitt samarbete i syfte att nå en tillfredsställande lösning av trafikfrågan. De åtgärder som bör vidtas torde i viss mån få bli beroende av i vilken utsträckning Waxholmsbolaget kommer att fortsätta sin trafik. Då uppgifter härom ännu saknas, är jag icke för närvarande beredd att framlägga några preciserade förslag i organisationsfrågan. Utredningsmannen har ansett ett belopp av 200 000 kronor vara tillräckligt för att under nästa budgetår täcka statens andel i kostnaderna för de stödåtgärder, som i den uppkomna situationen kan vara påkallade från det allmännas sida. Närmare underlag för bedömning av medelsbehovet föreligger visserligen icke för närvarande, men jag anser mig likväl — med hänsyn bl. a. till vad utredningsmannen anfört om de intäkts- och kostnadsberäkningar, som legat till grund för subventionserbjudandet till Waxholmsbolaget — böra godtaga den nu framlagda beräkningen. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att inom ramen för nämnda belopp besluta om åtgärder till upprätthållande av båttrafiken i Stockholms skärgård i huvudsaklig överensstämmelse med den i det föregående redovisade trafikplanen. Jag förutsätter att de sammanlagda utgifterna för ändamålet kommer att i ungefär samma proportioner som för närvarande delas mellan staten, landstinget och staden.

Det för innevarande budgetår anvisade anslaget till Understöd åt skärgårdsrederier är beräknat med hänsyn till subventionsmedelsbehovet endast för tiden fram till den 1 maj 1959. Då vissa utbetalningar från anslaget kommer att avtalsenligt äga rum först efter den 30 juni 1959, kan därur gäldas även de mindre utgifter, uppskattningsvis 15 000 kronor, som kan behövas för ordnande av skärgårdstrafiken under instundande maj och juni månader. Anslaget för budgetåret 1959/60 bör därvid ökas i motsvarande mån och alltså upptagas med sammanlagt 215 000 kronor. Med hänsyn till att anslaget kan komma att tagas i anspråk även för andra åtgärder än un-

derstöd till rederiföretag — bl. a. torde uppkommande administrationskostnader för ordnande och övervakning av den subventionerade trafiken få belasta anslaget — bör rubriken ändras till Understöd åt skärgårdsrederier m. m. Till detsamma bör överföras den 30 juni 1959 kvarstående medel under anslaget för innevarande budgetår.

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

att till *Understöd åt skärgårdsrederier m. m.* för budgetåret 1959/60 anvisa ett reservationsanslag av 215 000 kronor.

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

Ur protokollet:

Pierre Vinde