

## Nr 75

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående understöd åt båttrafiken i Stockholms skärgård.*

(1:a avd.)

Sedan Kungl. Maj:t i propositionen nr 1 under tionde huvudtiteln (punkt 90) föreslagit riksdagen att, i avvidan på särskild proposition i ämnet, till Understöd åt skärgårdsrederier för budgetåret 1959/60 beräkna ett reservationsanslag av 350 000 kronor, har Kungl. Maj:t i propositionen nr 101, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för den 13 mars 1959, föreslagit riksdagen att till Understöd åt skärgårdsrederier m. m. för nämnda budgetår anvisa ett reservationsanslag av 215 000 kronor.

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 passbåttrafik. 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 slu-

tet 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 departementschefens mening staten fortsätta att ekonomiskt stödja båttrafiken i Stockholms skärgård

tillsammans med Stockholms stad och Stockholms läns landsting. Stödet torde 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 skärgårdstrafikens 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. Departementschefen anser att den bör läggas till grund för bedömningen av det allmännas stöd till skärgårdstrafiken i Stockholms skärgård.

Tyvärre 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. Departementschefen finner det därför riktigt att förhandlingarna 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 departementschefen icke för närvarande beredd att framlägga några preciserade förslag i organisationfrågan. 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 departementschefen anser sig likväl — med hänsyn bl. a. till vad utredningsmannen anför 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. Departementschefen förutsätter att de sammanlagda utgifterna för ändamålet kom-

mer 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 understöd 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.

*Utskottet.* Det allmännas stöd till Waxholms nya ångfartygs aktiebolag för ordnande av båttrafiken i Stockholms skärgård har från och med seglationsåret 1952/53 reglerats i huvudsak genom två mellan Stockholms stad och bolaget träffade avtal, vilka gälla till och med den 30 april 1959. Även staten och Stockholms läns landsting ha bidragit. Statens andel har för innevarande seglationsår uppgått till omkring 350 000 kronor.

Frågan om kommunikationernas ordnande inom Waxholmsbolagets trafikområde efter den 30 april 1959 har varit föremål för överläggningar, vilka emellertid nyligen avbrutits.

Utskottet anser i likhet med departementschefen, att staten bör fortsätta att ekonomiskt stödja båttrafiken i Stockholms skärgård tillsammans med Stockholms stad och Stockholms läns landsting. I anslutning till av statsmakterna tidigare godkända riktlinjer för skärgårdstrafikens ordnande bör jämväl enligt utskottets mening stödet begränsas till sådana öar, som sakna bro- eller färjeförbindelse som icke kunna förväntas få sina kommunikationer med fastlandet tillfredsställande ordnade på privat initiativ.

Av propositionen framgår, att ett belopp av 200 000 kronor bedömts erforderligt för att under nästa budgetår bestrida statens andel i kostnaderna för ifrågavarande ändamål. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att inom ramen för detta belopp besluta om åtgärder till båttrafikens upprätthållande i huvudsaklig överensstämmelse med enligt förenämnda riktlinjer utarbetad trafikplan. Utskottet förutsätter i likhet med departementschefen, att de sammanlagda utgifterna för ändamålet komma att i ungefär samma proportioner som för närvarande delas mellan staten, landstinget och staden.

Då ett belopp av 15 000 kronor beräknats för båttrafikens ordnande under instundande maj och juni månader, tillstyrker utskottet, att den sammanlagda medelsanvisningen uppföres med 215 000 kronor.

Utskottet hemställer,

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

Stockholm den 24 april 1959

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND

---

*Närvarande:* se under utlåtandet nr 73.