

Nr 74

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående understöd åt
båttrafiken i Stockholms skärgård; given Stockholms
slott den 3 mars 1961.*

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

GUSTAF ADOLF

Gunnar Lange

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen framläggs principförslag om lösning på längre sikt av båtcommunicationerna i Stockholms mellersta och norra skärgård. Förslaget innebär övergång till ett system med passbåtsförbindelser mellan ifrågakommande öar och platser på närmast belägna fastland med tillgång till lämpliga bryggor och tillfredsställande vägförbindelser inåt. Det förutsätts att trafiken skall omhändershas av kommunägda eller privata rederier i samverkan med staten, Stockholms stad och Stockholms läns landsting. Som ett led i planeringen av skärgårdstrafiken på sikt äskas bemyndigande för Kungl. Maj:t att gemensamt med staden och landstinget teckna kreditgarantier intill ett belopp av högst 6 milj. kronor för lån till anskaffning av passagerarbåtar.

Två à tre år behövs för att skaffa fram erforderligt tonnage, förbättra bryggor och vägförbindelser, göra upp trafikplaner etc. Under den tiden bör trafiken upprätthållas i samma former som för närvarande. I enlighet härmed har preliminärt avtal träffats mellan företrädare för det allmänna, å ena, samt Waxholms nya ångfartygs aktiebolag, å andra sidan, om förlängning till den 1 oktober 1964 på i huvudsak oförändrade villkor av nu gällande avtal med bolaget om viss båttrafik i skärgården. Till subventionsändamål äskas för budgetåret 1961/62 ett anslag av 260 000 kronor, innebärande en höjning med 45 000 kronor jämfört med budgetåret 1960/61.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 3 mars 1961.

Närvarande:

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

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

I årets statsverksproposition (X ht p. 89) har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att, i avbidan på särskild proposition i ämnet, till Understöd åt skärgårdsrederier för budgetåret 1961/62 beräkna ett reservationsanslag av 215 000 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 i mellersta och norra delarna av Stockholms skärgård. Under större delen av 1950-talet reglerades stödet genom två mellan Stockholms stad och bolaget i februari och mars 1952 ingångna avtal jämte sedermera träffade tilläggsöverenskommelser. I anslutning till dessa avtal och tilläggsöverenskommelser, vilka samtliga upphörde den 1 maj 1959, hade staten och Stockholms läns landsting lämnat utfästelser om bidrag till staden. Under seglationsåret 1958/59 utgjorde det ekonomiska understödet till Waxholmsbolaget sammanlagt drygt 790 000 kronor, varav på staten belöpte cirka 350 000 kronor. Riksdagen har lämnat sin medverkan till de ekonomiska åtagandena för statens del. Därutinnan torde beträffande 1952 års avtal få hänvisas till prop. 1952: 163 och beträffande tilläggsöverenskommelserna till prop. 1956: 196, 1957: 124 samt 1958 års statsverksproposition X ht., p. 101. Beträffande den allmänna bakgrunden till de ekonomiska stödåtgärderna torde få erinras om att enligt 1952 års riksdagsbeslut huvudtanken i statsmakternas planläggning för lösning av skärgårdens trafikproblem på längre sikt var att genom en successiv utbyggnad av kombinerade land- och sjötransporter småningom skapa ett ekonomiskt självbärande trafiksystem, baserat på landtrafikföretag.

Hur skärgårdstrafiken borde ombesörjas efter den 30 april 1959 blev föremål för förhandlingar mellan företrädare för staten, Stockholms stad och

Stockholms läns landsting, å ena, samt Waxholmsbolaget, å andra sidan. När frågan härom i mars 1959 underställdes riksdagen (prop. 101), hade på grund av motsättningar mellan avtalsparterna om ersättningens storlek någon överenskommelse inte träffats. Förhandlingarna hade kort tidigare avbrutits, och det var ovisst om Waxholmsbolaget över huvud taget skulle komma att acceptera de ekonomiska villkor för en fortsättning av trafiken, vilka från det allmännas sida bedömdes rimliga. I propositionen förutsattes därför att det skulle få ankomma på Kungl. Maj:t att inom ramen för ett belopp av 200 000 kronor för statens del medverka till åtgärder för upprätthållande av båttrafiken i huvudsaklig överensstämmelse med en av företrädarna för det allmänna utarbetad trafikplan. Propositionen biträdades av riksdagen (SU 75, Rskr 215).

Med stöd härav upprätthölls under våren och sommaren 1959 båttrafiken inom berörda delar av Stockholms skärgård genom avtal med andra redier än Waxholmsbolaget. Redan i juni återupptogs dock överläggningarna med nämnda bolag. Som redovisats i 1960 års statsverksproposition, X ht., p. 92, resulterade de fortsatta förhandlingarna i ett den 13 juli 1959, ingånget, av Kungl. Maj:t sedermera godkänt avtal, varigenom Waxholmsbolaget åtar sig att under tiden den 1 september 1959—den 30 september 1961, d. v. s. under drygt två år, i anslutning till uppgjord trafikplan ombesörja reguljär båttrafik inom Stockholms mellersta och norra skärgård, med undantag för vissa öar inom norra delen av Blidö-Yxlanområdet. Som bidrag till kostnaderna härför skall bolaget för hela avtalsperioden uppbära sammanlagt 1 050 000 kronor, varav staten svarar för 420 000 kronor. Ändras socialstyrelsens konsumentprisindex under avtalstiden skall bidraget jämkas i motsvarande mån. Ett av staten, staden och landstinget tillsatt trafikutskott äger följa bolagets åtgärder i fråga om den understödda trafiken.

Den till avtalet fogade trafikplanen omfattar *dels* Fåglarö, Betsö, Mjölkö m. fl. öar i Västra Saxarfjärden, *dels* öarna öster om Ljusterö (Husaröområdet) och i norra delen av Lindalssundet, *dels* Tynningö, Ramsö m. fl. öar omkring Vaxholm. Trafikplanen innehåller uppgifter om de båtar, som skall ombesörja trafiken, och i särskild förteckning till planen är upptagna de bryggor, som skall anlöpas. Inom ramen härför förutsattes trafiken inom respektive områden anpassad efter föreliggande behov under *dels* perioden den 1 oktober—den 30 april, *dels* den återstående delen av året. Särskilda bestämmelser gäller för sådan tid, när allvarigare ishinder föreligger för trafikens upprätthållande; då är bolaget skyldigt att utföra trafik endast inom Husaröområdet med Lindalssundet samt inom Vaxholmsområdet. För närmare uppgifter rörande den understödda trafikens omfattning torde få hänvisas till akten i ärendet.

Vad gäller Blidö—Yxlanområdet har den 30 september 1959 träffats ett avtal — vilket sedermera godkänts av Kungl. Maj:t, varom riksdagen underrättats i 1960 års statsverksproposition, X ht., p. 92 — mellan företrädarna för det allmänna och Ängfartygs aktiebolaget Stockholm—Blidösund.

Bolaget åtar sig att under tiden den 1 oktober 1959—den 30 september 1964, alltså under en femårsperiod, på vissa i avtalet närmare angivna villkor och enligt en till avtalet fogad trafikplan ombesörja tillfredsställande reguljär båttrafik inom området. Det allmänna skall till bolaget såsom bidrag till kostnaderna för trafiken utge 35 000 kronor för år, varav staten skall svara för en tredjedel. Bidraget är indexreglerat. På samma sätt som beträffande Waxholmsbolaget äger ett av staten, staden och landstinget tillsatt trafikutskott följa bolagets åtgärder i fråga om den understödda trafiken. — Den till avtalet med Blidösundsbolaget fogade trafikplanen omfattar Högmarsö och Hemmarö sydväst om Furusund samt Rödlöga, Svartlöga, Norröra m. fl. öar öster och nordost om Yxlan—Blidö. Stationeringsort för det fartyg, som trafikerar området, är Furusund.

Föreliggande förslag

Företrädarna för det allmänna, vilka tillika ingår som ledamöter i de nämnda trafikutskotten, har utrett frågan om skärgårdstrafikens ordnande på längre sikt. I skrivelse den 20 februari 1961 anför statens företrädare, att enighet råder mellan företrädarna om att båttrafiken i Stockholms mel-lersta och norra skärgård i framtiden bör anordnas enligt ett system, som i princip bygger på passbåtsförbindelser mellan ifrågakommande öar och sådana platser på närmast belägna fastland, vilka har tillgång till för ändamålet lämpliga bryggor och tillfredsställande landsvägskommunikationer inåt. Endast öar, som inte har bro- eller färjeförbindelse med fastlandet, bör omfattas av trafiken. Passbåtarnas kapacitet anpassas efter toppbelastning sommartid. För vinterhalvåret bör ungefär samma regler gälla som för närvarande. Under perioder med allvarligare ishinder skall sålunda inom vissa områden trafiken kunna nedläggas och öborna hänvisas till att själva ta sig över isen till fastlandet. Även under isläggning och islossning förutsättes trafiken på vissa av de mindre öarna nedlagd.

Företrädarna för det allmänna anser, att vid utformning av båtförbindelserna enligt vad nu sagts Marsåtra i Åkersberga kommun är den lämpligaste fastlandsbasen för trafik till och från Fåglarö, Betsö, Mjölkö och övriga ifrågakommande öar i Västra Saxarfjärden. Trafiken på Husaröområdet syns i huvudsak bära baseras på Boda och Bolvik på Värmdölandet. Till och från öarna i nämnda område bör reguljära båtförbindelser upprätthållas även med Södra Ljusterö, som ju har färjeförbindelser med fastlandet. För öarna omkring Vaxholm och i norra delen av Lindalssundet föreslås Vaxholm som fastlandsbas. Trafiken i Yxlan—Blidöområdet slutligen bör ombaseras till Bromskär på norra Blidö, sedan numera bryggan vid Bromskär och vägen ditut färdigställts.

De båtar, vilka för närvarande trafikerar berörda delar av skärgården, anses ur driftsekonomisk synpunkt mindre lämpliga att användas i den föreslagna passbåtstrafiken. Nytt båtmaterial måste sålunda anskaffas, vilket kommer att ta relativt lång tid. Dessutom behöver bryggor iordning-

ställas och vägförbindelser förbättras. Arbetena därmed kan inte beräknas vara färdiga förrän tidigast om två å tre år. Företrädarna anser det därför inte möjligt att lägga om trafiken förrän på hösten 1964.

Fram till sistnämnda tidpunkt bör den nuvarande trafikuppläggningsbibehållas. Företrädarna för det allmänna har förhandlat med Waxholmsbolaget om fortsättning övergångsvis av trafiken i samma former som gäller för närvarande. Till grund för företrädarnas bedömningar i fråga om trafikens omfattning under åren närmast efter den 30 september 1961, när nu gällande avtal med Waxholmsbolaget upphör, och rörande den erforderliga subventionens storlek vid en förnyad överenskommelse har legat trafikankräningar och noggrann genomgång av det ekonomiska utfallet av Waxholmsbolagets trafik under nu löpande avtalsperiod fram till årsskiftet 1960/61. Förhandlingarna med bolaget har resulterat i ett, under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande, den 17 februari 1961 träffat avtal om förlängning till den 1 oktober 1964 av nu gällande överenskommelse på i huvudsak oförändrade villkor. Det månatliga grundbeloppet i det nya avtalet är lika med nu utgående grundbelopp för månad räknat, 42 000 kronor, ökat med det indextillägg, som enligt 1959 års avtal skall utgå för september månad 1961. Härav svarar staten för 40 procent samt staden och landstinget vardera för 30 procent. Om konsumentprisindex under avtalsperioden kommer att överstiga indextalet för september månad 1961, skall ett tillägg i procent räknat motsvarande en och en halv gång indexstegringen utgå. Detta innebär en för bolaget något förmånligare indexreglering, än den som är bestämd i 1959 års avtal. Företrädarna för det allmänna har emellertid ansett en dylik justering motiverad med hänsyn till att kostnadsutvecklingen för Waxholmsbolagets sjötrafik har varit och kan förväntas bli oförmånligare än den som avspeglas i konsumentprisindex.

Tiden fram till den 1 oktober 1964 måste, som nämnts, användas för att förbereda övergången till det nya trafiksystemet. Förutom nyanskaffning av båtar och förbättring av bryggor och vägar skall trafikplaner upprättas och förhandlingar föras med sådana trafikföretag, som kan vara intresserade av att upprätthålla den nya trafiken. Enligt företrädarnas mening är det angeläget att flera företag i konkurrens med varandra anger villkoren för upprätthållande av båtförbindelserna. Vid de preliminära kontakter, som företrädarna för det allmänna haft med intresserade trafikföretag, har i allmänhet understrukits svårigheterna att skaffa kapital för att förvärva ändamålsenligt tonnage. Företrädarna anser därför att det skulle vara värdefullt om enskilda företag för anskaffning av lämpliga passagerarbåtar i skärgårdstrafiken kunde få ekonomiskt stöd av det allmänna i form av exempelvis kreditgarantier för lån i allmänna marknaden.

Under återopande av det anförda hemställer statens företrädare i frågor om båttrafiken i Stockholms skärgård, att Kungl. Maj:t måtte *dels* godkänna det den 17 februari 1961 träffade avtalet med Waxholmsbolaget om fortsättning av båttrafiken inom bolagets trafikområde under tiden från och med den 1 oktober 1961 till och med den 30 september 1964, *dels* föranställa

om i sammanhanget erforderlig medelsanvisning för budgetåret 1961/62, dels uppdraga åt länsstyrelsen i Stockholms län att till Waxholmsbolaget verkställa de utbetalningar, som följer av avtalet, dels medverka till åtgärder, som gör det möjligt att lämna ekonomiskt stöd vid anskaffning av passagerarbåtar för skärgårdstrafiken.

I detta sammanhang torde få anmälas att *Ångfartygs aktiebolaget Stockholm—Blidösund* i särskild skrivelse den 8 oktober 1960 hemställt om bidrag av statsmedel med 25 procent av 21 172 kronor, utgörande kostnaderna för vissa tidigare inte förutsedda reparationer av det fartyg, med vilket bolaget upprätthåller passagerartrafiken i Blidö—Yxlanområdet enligt förenämnda avtal den 30 september 1959. Bolaget upplyser att reparationerna kommit till utförande efter ålägganden därom av statens fartygsinspektion. Kostnaderna är av den storleksordningen, att bolaget inom ramen för tillgängliga medel inte kan täcka mer än högst en fjärdedel av desamma. Det finns anledning att räkna med att Stockholms stad och Stockholms läns landsting kommer att delta i utgifterna med en fjärdedel vardera. Bolaget vill nu att staten skall täcka den resterande fjärdedelen av ifrågavarande reparationskostnader.

Ytterligare har Blidösundsbolaget i skrift den 22 februari 1961 anhållit att med utgången av innevarande mars månad bli löst från gällande avtal om upprätthållande av passagerartrafiken i Blidö—Yxlanområdet. Som skäl åberopar bolaget att förlusterna varit så stora, att bolaget ej längre kan fortsätta sin verksamhet.

Yttranden

I ärendet har, efter remiss, yttranden avgivits av statskontoret, sjöfartsstyrelsen och länsstyrelsen i Stockholms län. De tillstyrker den överenskomna förlängningen av nu gällande avtal med Waxholmsbolaget. Statskontoret och sjöfartsstyrelsen tillstyrker eller lämnar utan erinran även vad statens företrädare i förhandlingarna om båttrafiken föreslagit angående den framtida utformningen av trafiken inom Waxholmsbolagets och Blidösundsbolagets trafikområden. Länsstyrelsen tar inte upp sistnämnda fråga men förutsätter att styrelsen får tillfälle att yttra sig över det kommande förslaget om sjötrafikens utformning mera i detalj.

Eljest föranleder den remitterade framställningen inte andra uttalanden från *statskontorets* sida, än att indexklausulen i avtalet med Waxholmsbolaget ej bör bli normgivande för framtida avtalsuppgörelser av motsvarande slag. Vidare har statskontoret på tillgängligt material inte ansett sig kunna tillstyrka förslaget om tecknande av kreditgarantier för lån till anskaffande av passagerarbåtar i skärgårdstrafiken. — *Sjöfartsstyrelsen* hänvisar i vad gäller båtanskaffningsfrågan till vad styrelsen tidigare uttalat om vikten av att skärgårdstrafiken tillförs ett ändamålsenligt båtmaterial och

om betydelsen av att detta båtmaterial inte splittras på för många ägareheter, bland annat för att undvika fördyring av reservbåthållningen. Styrelsen tillägger att ett klarläggande av båtbehovet synes kräva ingående undersökningar från trafikutskottets sida, därvid bör beaktas det snabbt ökande beståndet av privata motorbåtar. — *Länsstyrelsen i Stockholms län* gör uttalanden till förmån för en något utökad höst- och vårtrafik på öarna i Västra Saxarfjärden.

Departementschefen

Större delen av sjötrafiken i Stockholms mellersta och norra skärgård ombesörjs sedan länge av Waxholms nya ångfartygs aktiebolag. Genom minskning av den bofasta befolkningen i skärgårdsområdet och genom ökat utnyttjande av landtransportmedel i kommunikationerna dit ut har resandeunderlaget inom bolagets trafikområde minskat och lönsamheten i driften försämrats. Denna utveckling började under åren närmast efter andra världskriget, och i slutet av 1940-talet aktualiserade Waxholmsbolaget krav på det allmänna om understöd till upprätthållande av framför allt den förlustbringande vinterfarten. Staten, Stockholms stad och Stockholms läns landsting har sedan dess gemensamt lämnat subventioner till bolaget. Mellan åren 1952 och 1959 reglerades stödet genom två mellan Stockholms stad och Waxholmsbolaget träffade avtal jämte tilläggsöverenskommelser. Bidraget utgjorde seglationsåret 1958/59 sammanlagt drygt 790 000 kronor. Här i deltog staten med mellan 40 och 50 procent, medan återstoden belastade staden och landstinget. Nämnda avtal och tilläggsöverenskommelser upphörde att gälla den 1 maj 1959. Kort tid därefter träffades ett nytt avtal med Waxholmsbolaget, gällande från och med den 1 september 1959 till och med den 30 september 1961. Därvid undantogs det s. k. Blidö-Yxlanområdet. Inom detta område ombesörjs trafiken för närvarande av Ångfartygs aktiebolaget Stockholm—Blidösund enligt särskilt avtal, som gäller till den 1 oktober 1964.

Frågan om hur sjöförbindelserna inom Waxholmsbolagets trafikområde skall ordnas efter den 30 september 1961, när nuvarande avtal med bolaget löper ut, har blivit föremål för utredning och nya förhandlingar genom härför tillkallade företrädare för staten, staden och landstinget. Företrädarnas arbete har främst varit inriktat på att finna lösningar av skärgårdens trafikproblem på längre sikt.

Utgångspunkten för det allmännas ekonomiska engagemang i skärgårdstrafiken har varit att stat och kommun bör tillse, att öbornas behov av fastlandsförbindelser tillgodoses i rimlig utsträckning. Enligt de av 1952 års riksdag godkända riktlinjerna för båttrafikens ordnande skulle detta ske genom kombinerade land- och sjötransporter, därvid vägsystemet skulle utbyggas och sjötransporternas längd förkortas. Härigenom skulle förutsättningar åstadkommas för ett i huvudsak ekonomiskt självbärande trafiksystem.

Detta program har under senare år i flera väsentliga delar förverkligats genom anordnande av väg-, bro- eller färjeförbindelser till en del av de större öarna och genom förbättringar av vägar i kustlandet och på öarna. På många håll inom skärgårdsområdet har sålunda vunnits tillfredsställande lösningar av trafikproblemen genom direkt landtrafik eller genom kombination av sådan trafik och passbåtstrafik. Framför allt inom de delar av skärgården, som under ekonomisk medverkan av det allmänna trafikeras av Waxholmsbolaget, upprätthålls emellertid fortfarande en ganska omfattande reguljär båttrafik med Stockholm som utgångspunkt.

I skrivelse den 20 februari 1961 har den av mig med stöd av tidigare bemyndigande av Kungl. Maj:t utsedde företrädaren¹ i frågor avseende skärgårdstrafikens ordnande anmält, att han och vederbörande företrädare för Stockholms stad och Stockholms läns landsting är ense om att den nuvarande subventionerade direkttrafiken mellan Stockholm och vissa öar i norra och mellersta skärgården så snart som möjligt bör ersättas med passbåtsförbindelser mellan öarna och sådana platser på närmast belägna fastland, som har för ändamålet lämpliga bryggor och tillfredsställande landsvägsförbindelser inåt. Endast öar som inte har bro- eller färjeförbindelse med fastlandet bör omfattas av trafiken. Under perioder med allvarigare ishinder skall båtförbindelserna inom vissa områden kunna nedläggas. För några av de mindre öarna förutsättes detta bli fallet även under isläggning och islossning. Som lämpliga fastlandsbaser vid övergång till passbåtstrafik nämns Marsåtra i Åkersberga kommun för öarna inom Västra Saxarfjärden, Boda och Bolvik på Värmdö för öarna öster om Ljusterö (Husaröområdet) samt Vaxholm för öarna i Vaxholms närhet och i norra delen av Lindalssundet. Den nuvarande passbåtstrafiken i Blidö—Yxlanområdet föreslås ombaserad till Bromskär på Blidö.

I skrivelsen framhålles vidare att ett så anordnat trafiksystem förutsätter anskaffande av andra båtar än dem, som nu trafikeras berörda delar av skärgården. Dessutom behöver vissa bryggor ställas i ordning och vägförbindelser förbättras. Ytterligare tillkommer att trafikplaner skall göras upp och förhandlingar föras med sådana trafikföretag, som kan vara intresserade av att i samverkan med det allmänna upprätthålla en för skärgårdens befolkning godtagbar trafik. Allt detta kommer att ta två å tre år att genomföra. Det anses därför inte möjligt att lägga om trafiken förrän tidigast på hösten 1964.

Vad anskaffningen av de nya passagerarbåtarna beträffar räknar företrädarna med att det för ifrågakommande privata eller kommunägda trafikföretag kan visa sig svårt att få fram erforderligt kapital. Därför hemställs att det allmänna skall ha möjligheter att ekonomiskt träda emellan, exempelvis genom att för inköp av lämpligt tonnage teckna garantier för lån i öppna kreditmarknaden.

Fram till den 1 oktober 1964 anses under alla omständigheter den nu-

¹ Fr. o. m. den 25 november 1960 förrådsdirektören i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen I. R. M. Morting.

varande trafikuppläggnings bära bibehållas. Företrädarna har i det syftet förhandlat med Waxholmsbolaget om fortsättning under en treårsperiod av trafiken i oförändrad omfattning och på ungefär oförändrade ekonomiska villkor. Förhandlingarna har resulterat i ett, under förutsättning av Kungl. Maj:t godkännande, den 17 februari 1961 träffat avtal om förlängning av nu gällande överenskommelse till den 1 oktober 1964. Det nya avtalet innehåller en något förmånligare indexberäkning för bolaget, än den som är bestämd i 1959 års avtal. Till stöd härför åberopas att kostnadsutvecklingen för Waxholmsbolagets sjötrafik har varit och kan förväntas bli oförmånligare än den som avspeglas i index.

Remissinstanserna har tillstyrkt den överenskomna förlängningen av nu gällande avtal med Waxholmsbolaget. Statskontoret och sjöfartsstyrelsen tillstyrker eller lämnar utan erinran även vad som föreslagits ifråga om den framtida utformningen av sjöförbindelserna i Stockholms mellersta och norra skärgård, dock att statskontoret i det sammanhanget inte ansett sig kunna tillstyrka kreditgarantier för lån till anskaffande av skärgårdsbåtar.

Vad först angår uppläggnings av skärgårdstrafiken på sikt är jag ense med företrädarna för det allmänna om önskvärdheten av övergång till passbåtstrafik inom de delar av Stockholms skärgård, vilka med ekonomiskt stöd av det allmänna för närvarande trafikeras av Waxholmsbolaget. En sådan lösning av trafikfrågorna ansluter till de riktlinjer för skärgårdstrafikens ordnande, vilka underställdes redan 1952 års riksdag och därvid lämnades utan erinran. Huvudtanken i statsmakternas beslut då var bland annat att man bör söka ordna skärgårdskommunikationerna genom kombinerade land- och sjötransporter med sjötransporterna så korta som möjligt. Ett dylikt trafiksystem har också på olika håll i skärgården numera vunnit omsättning i praktiken. Med hänsyn till att en motsvarande uppläggning av kommunikationerna i vissa delar av Stockholms mellersta och norra skärgård kommer att kräva en hel del förberedelsearbeten i form av vägförbättringar, bryggbyggnader, förhandlingar med olika trafikföretag etc. anser jag motiverat, att principerna för omläggning av trafiken i berörda delar av skärgården ånyo underställs riksdagens prövning.

Betingelserna för en omedelbar omläggning av kommunikationerna i området är emellertid inte för handen. Förberedelsearbetena kommer att ta åtminstone två, kanske tre år att genomföra. Det nya trafiksystemet syns därför inte kunna träda i kraft förrän på hösten 1964. Det bör under mellantiden ankomma på statens företrädare i båttrafikfrågorna att gemensamt med vederbörande representanter för staden och landstinget närmare undersöka vilka praktiska åtgärder, som behövs för trafikomläggningen, och hos Kungl. Maj:t framlägga de förslag i ämnet, som undersökningarna ger anledning till. I första rummet skall detaljerade trafikplaner göras upp, vilka kan ligga till grund för intresserade kommunikationsföretags bedömningar av villkoren för att upprätthålla en av det allmänna godtagbar trafik i området. I sammanhang med utredningsarbetet uppkommande kost-

nader för annonsering m. m. förväntas bli måttliga och torde, som skett i motsvarande tidigare situationer, få bestridas inom ramen för de under förvarande anslag tillgängliga medlen.

För att underlätta tillkomsten av ett ur driftekniska och andra synpunkter ändamålsenligt tonnage i den nya passbåtstrafiken anser jag motiverat, att det allmänna i någon form lämnar sin finansiella medverkan. Lämpligaste alternativet torde vara att det allmänna till förmån för ifrågakommande trafikföretag tecknar garantier för lån i öppna kreditmarknaden. Jag föreslår i enlighet härmed att Kungl. Maj:t begär riksdagens bemyndigande att inom ramen för ett sammanlagt belopp av högst 6 milj. kronor teckna garantier för lån till inköp av passagerarbåtar, avsedda att användas i skärgårdstrafiken. Då jag förutsätter att garantierna kommer att tecknas gemensamt av staten, Stockholms stad och Stockholms läns landsting torde det ekonomiska ansvaret för statsverkets del komma att begränsas till högst 40 procent av nämnda belopp. Lånegarantiärendena torde, i vad avser statens engagemang, böra avgöras av Kungl. Maj:t. Eljest bör för båtgarantilånen i tillämpliga delar gälla bestämmelserna i kungörelsen den 3 juni 1960 (nr 372) om statligt kreditstöd till hemslöjd, hantverk och småindustri. På samma sätt torde — om riksdagen inte reser någon invändning däremot — eventuella förluster i garantilåneverksamheten böra, i vad avser statsverkets del, täckas med anlitande av det under tionde huvudtiteln uppförda förslagsanslaget Täckande av förluster i anledning av statlig garanti för lån till hantverks- och industriföretag m. m.

Jag ansluter mig till förslaget om bibehållande under en treårsperiod, räknat från och med den 1 oktober 1961, av nu gällande former för sjötrafikens upprätthållande och förordar godkännande av det i sådant syfte mellan företrädarna för det allmänna och Waxholmsbolaget träffade avtalet om förlängning på i huvudsak oförändrade villkor av nu gällande överenskommelse. Kungl. Maj:t torde böra inhämta riksdagens bemyndigande att för statens del besluta om sådant godkännande. Det nya avtalet ställer sig i indexhänseende något dyrare för det allmänna; därest under avtalsperioden det allmänna löne- och kostnadsläget förskjuts i ungefär samma takt, som ägt rum under de tre sista åren, blir merutgifterna för hela perioden cirka 20 000 kronor, varav 8 000 faller på statsverket. Skulle under avtalstiden behov visa sig föreligga av smärre jämkningar i trafikplanen, förutsätter jag att det skall få ankomma på Kungl. Maj:t att för statens del besluta om erforderliga ändringar.

Vad gäller Blidö—Yxlanområdet är det ovisst om Blidösundsbolaget kommer att kunna fortsätta trafiken enligt avtalet den 30 september 1959. Bolaget har gjort förluster i verksamheten med likviditetsbrist som följd, och i skrift den 22 februari 1961 har bolaget begärt att bli löst från avtalet. Företrädarna för det allmänna undersöker för närvarande vilka åtgärder, som i det uppkomna läget bör vidtas. Undersökningarna hinner emellertid inte bli klara i sådan tid, att förslag till lösningar kan underställas årets riksdag. Kungl. Maj:t torde därför böra inhämta riksdagens bemyndigande att

vidta erforderliga åtgärder för fortsättning av sjöförbindelserna i Blidö—Yxlanområdet. Så länge det kan befaras att bolaget kommer att upphöra med trafiken, torde bolagets yrkande om särskild ersättning av statsmedel för vissa reparationskostnader inte böra bifallas.

Med beaktande av redan inträffade indexförändringar och eventuella ytterligare dylika förändringar under det närmaste året uppskattar jag statens andel av subventionerna till Waxholmsbolaget och av kostnaderna för trafiken i Blidö—Yxlanområdet under budgetåret 1961/62 till sammanlagt 235 000 kronor. Därjämte torde i anslaget för nästa budgetår böra inräknas ett belopp av förslagsvis 25 000 kronor för bekostande av oförutsedda åtgärder och av eventuella smärre jämkningar i de till avtalen hörande trafikplanerna, m. m. Det sammanlagda anslagsbehovet för budgetåret 1961/62 blir då 260 000 kronor.

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

a) godkänna av mig förordade riktlinjer angående utformningen på längre sikt av de reguljära båtförbindelserna i Stockholms mellersta och norra skärgård;

b) bemyndiga Kungl. Maj:t att intill ett belopp av högst 6 milj. kronor gemensamt med Stockholms stad och Stockholms läns landsting teckna garantier för lån till anskaffande av passagerarbåtar i skärgårdstrafiken;

c) bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna det mellan företrädare för staten, Stockholms stad och Stockholms läns landsting, å ena sidan, samt Waxholms nya ångfartygs aktiebolag, å andra sidan, den 17 februari 1961 träffade avtalet om upprätthållande av viss sjötrafik i Stockholms skärgård under tiden den 1 oktober 1961—den 30 september 1964;

d) bemyndiga Kungl. Maj:t att för tiden till och med den 30 september 1964 vidta erforderliga åtgärder för upprätthållande av sjötrafiken i Blidö—Yxlanområdet;

e) till *Understöd åt skärgårdsrederier m. m.* för budgetåret 1961/62 anvisa ett reservationsanslag av 260 000 kronor.

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

Ur protokollet:

Jan Palm