

Nr 91

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

(1:a avd.)

Sedan Kungl. Maj:t i propositionen nr 1 under tionde huvudtiteln (punkt 89) föreslagit riksdagen att, i avbidan på särskild proposition i ämnet, till Understöd åt skärgårdsrederier m. m. för budgetåret 1961/62 beräkna ett reservationsanslag av 215 000 kronor, har Kungl. Maj:t i propositionen nr 74, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för den 3 mars 1961, föreslagit riksdagen att dels godkänna av departementschefen i berörda statsrådsprotokoll förordade riktlinjer angående utformningen på längre sikt av de reguljära båtförbindelserna i Stockholms mellersta och norra skärgård, dels bemyndiga Kungl. Maj:t att intill ett belopp av högst 6 miljoner kronor gemensamt med Stockholms stad och Stockholms läns landsting teckna garantier för lån till anskaffande av passagerarbåtar i skärgårdstrafiken, dels bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna ett 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 träffat avtal om upprätthållande av viss sjötrafik i Stockholms skärgård under tiden den 1 oktober 1961—den 30 september 1964, dels bemyndiga Kungl. Maj:t att för tiden till och med den 30 september 1964 vidta erforderliga åtgärder för upprätthållande av sjötrafiken i Blidö—Yxlanområdet, dels ock till Understöd åt skärgårdsrederier m. m. för nämnda budgetår anvisa ett reservationsanslag av 260 000 kronor.

Vidare har i en inom andra kammaren av herrar *Keijer* och *Tobé* väckt motion (II: 689) hemställts, att riksdagen vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 74 måtte dels bemyndiga Kungl. Maj:t att för tiden till och med den 30 september 1964 vidtaga erforderliga åtgärder för upprätthållande av skärgårdstrafiken inom det område, som omfattas av avtalen med Waxholmsbolaget och Blidösundsbolaget under hela den tid, då is ej utgör hinder, dels ock i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning av den kollektiva skärgårdstrafiken inom det område som ingår i Stockholms-traktens regionplaneförbund.

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

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. Nämnade 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 skärgårds- trafiken 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 passbåttrafik. 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.

En av departementschefen med stöd av bemyndigande av Kungl. Maj:t

utsedd företrädare i frågor avseende skärgårdstrafikens ordnande 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 allvarligare ishinder skall båtförbindelserna inom vissa områden kunna nedläggas. För några av de mindre öarna förutsattes detta bli fallet även under isläggning och islossning.

Vidare framhålles att ett så anordnat trafiksystem förutsätter anskaffande av andra båtar än dem, som nu trafikerar 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. 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 nuvarande trafikuppläggningsen böra 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:ts 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 uppläggningsen av skärgårdstrafiken på sikt är departementschefen 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. Med hänsyn till att en dylik uppläggning av kommunikationerna kommer att kräva en hel del förberedelsearbeten anser departementschefen det motiverat, att principerna för omläggning av trafiken i berörda delar av skärgården ånyo underställs riksdagens prövning. Det bör enligt departementschefen ankomma på statens företrädare i båttrafikfrågorna att — i avvaktan på att det nya trafiksystemet kan träda i kraft — 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 sammanhang med utredningsarbetet uppkommande kostnader för annonsering m. m. förväntas bli måttliga och torde, som skett i motsvarande tidigare situationer, få bestridas inom ramen för de under förevarande anslag tillgängliga medlen.

För att underlätta tillkomsten av ett ur drifteconomiska och andra synpunkter ändamålsenligt tonnage i den nya passbåtstrafiken anser departementschefen motiverat, att det allmänna i någon form lämnar sin finansiella medverkan. Lämpligaste alternativet anses vara att det allmänna till förmån för ifrågakommande trafikföretag tecknar garantier för lån i öppna kreditmarknaden. Departementschefen 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 departementschefen förutsätter att garantierna kommer att tecknas gemensamt av staten, Stockholms stad och Stockholms läns landsting, anses 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. Enligt departementschefen torde på samma sätt — om riksdagen inte reser någon invändning däremot — eventuella förluster i garantilåneverksamheten böra, i vad avser statsverkets del, täckas med anlåtande av det under tionde huvudtiteln uppförda förslagsanslaget Täckande av förluster i anledning av statlig garanti för lån till hantverks- och industriföretag m. m.

Departementschefen ansluter sig 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 anses 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 enligt departementschefen merutgifterna för hela perioden cirka 20 000 kronor, varav 8 000 kronor faller på statsverket. Skulle under avtalstiden behov visa sig föreligga av smärre jämkningar i trafikplanen, förutsätter departementschefen 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, som gjort förluster i verksamheten, har den 22 februari 1961 begärt att bli löst från avtalet. Företrädarna för det allmänna undersöker för närvarande vilka åtgärder, som i det uppkomna läget bör vidtas. Då undersökningarna inte hinner bli klara i sådan tid, att förslag till lösningar kan underställas årets riksdag anses Kungl. Maj:t 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 departementschefen statens andel av subventionerna till Waxholmsbolaget och av kostnaderna för trafiken i Blidö—Yxlanområdet under budgetåret 1961/62 till sammanlagt 235 000 kronor. Därjämte föreslås 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.

Utskottet. I den föreliggande propositionen framlägges principförslag till 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. Ett så anordnat trafiksystem står i överensstämmelse med de av 1952 års riksdag godkända riktlinjerna för ordnande av ifrågasvarande båttrafik och tillstyrkes alltså av utskottet.

Det nya trafiksystemet förutsätter, att trafiken skall omhändervhas av kommunägda eller privata företag i samverkan med staten, Stockholms stad och Stockholms läns landsting. För att underlätta tillkomsten av ett ur driftekonomiska och andra synpunkter ändamålsenligt fartygsbestånd i den nya passbåttrafiken anser utskottet skäl tala för att det allmänna lämnar sin finansiella medverkan härtill. Utskottet vill tillstyrka departementschefens förslag, att detta sker i den form, att Kungl. Maj:t bemyndigas att gemensamt med staten och landstinget till förmån för ifrågakommande trafikföretag teckna garantier för lån till anskaffning av passage-rarbåtar. Även i övrigt har utskottet icke något att erinra mot det av de-

partementschefen förordade principförslaget rörande utformningen på längre sikt av båtförbindelserna i Stockholms mellersta och norra skärgård.

Enligt vad som i ärendet upplysts torde den föreslagna trafikomläggningen icke kunna genomföras förrän om två å tre år. Under tiden bör enligt det föreliggande förslaget trafiken upprätthållas i samma former som för närvarande, vilket innebär, att avtalet med Waxholms nya ångfartygs aktiebolag bör på i huvudsak oförändrade villkor förlängas till den 1 oktober 1964. Häremot har utskottet icke något att erinra liksom ej heller mot vad departementschefen anfört beträffande upprätthållande av sjötrafiken i Blidö-Yxlanområdet. Utskottet vill erinra om att Ångfartygs aktiebolaget Stockholm—Blidösund, som haft att ombesörja trafiken inom området, numera trätt i likvidation.

Den verkställda anslagsberäkningen har utskottet funnit böra godtagas och tillstyrker alltså, att medelsanvisningen bestämmes till 260 000 kronor.

I den föreliggande motionen har yrkats, att vintertrafiken på vissa öar utvidgas. Motionärerna torde åsyfta Fåglarö, Betsö, Mjölkö m. fl. glesbebyggda öar i Västra Saxarfjärden, där det under tiden 1/11—1/4 icke föreligger trafik annat än i begränsad omfattning genom försorg av Österåkers kommun. Utskottet vill framhålla, att i den av Kungl. Maj:t äskade medelsanvisningen för nästa budgetår, 260 000 kronor, är inräknat ett belopp av 25 000 kronor, avsett att möjliggöra bl. a. smärre jämkningar i de till avtalen fogade trafikplanerna, exempelvis insättande under någon del av vinterhalvåret av en extra tur på öarna i Västra Saxarfjärden. Enligt vad utskottet under hand inhämtat ha öborna förklarat sig tillfreds med en sådan lösning. Det kan tilläggas, att vid den förutsatta trafikomläggningen år 1964 dessa öars behov av fastlandsförbindelser torde komma att tillgodoses i samma omfattning som för närvarande gäller för övriga ögrupper inom Waxholmsbolagets nuvarande trafikområde. Motionen i här berörd del avstyrkes alltså.

I motionen har vidare yrkats, att icke endast de delar av Stockholms skärgård, som omfattas av avtalen med Waxholmsbolaget och Blidösundsbolaget, utan även övriga områden, som ingå i Stockholms-traktens regionplaneförbund, böra bli föremål för närmare utredning. Motionärerna torde härvid närmast syfta på södra skärgården. Trafiken där ombesörjes av privatägda rederier utan bidrag från det allmänna. Det kan erinras om att inom detta trafikområde övergång i allmänhet redan skett till kombinerad buss- och båttrafik, med båttrafiken baserad på orter, belägna på eller fast förbundna med fastlandet. Med hänsyn till de geografiska förhållandena i södra skärgården torde också betingelserna där för en ekonomiskt självbärande båttrafik vara gynnsammare än i norra skärgården. Framställningar om bidrag av det allmänna till båttrafikens upprätthållande ha ej heller gjorts. Med hänsyn till vad sålunda anförts torde motionen jämväl i nu berörd del icke böra föranleda någon riksdagens åtgärd.

Åberopande det anförda hemställer utskottet,

I. att riksdagen må

a) godkänna av departementschefen i statsrådsprotokollet över handelsärenden för den 3 mars 1961 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 miljoner kronor gemensamt med Stockholms stad och Stockholms läns landsting teckna garantier för lån till anskaffande av passagerarbåtar i skärgårdstrafiken;

c) med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionen II: 689, såvitt nu är i fråga, 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—Yxlan-området;

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

II. att motionen II: 689, såvitt den avser skrivelse till Kungl. Maj:t, icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 5 maj 1961

På statsutskottets vägnar:

ERNST V. STAXÄNG

Närvarande: se under utlåtandet nr 92; dock att herr Malmborg deltagit i stället för herr Löfroth.