

Nr 1082

**av herrar Nilsson i Visby och Nilsson i Kalmar
om ett statligt övertagande av sjötrafiken till Gotland.**

Transportförsörjningen till och från Gotland har under senare år diskuterats och behandlats utifrån den allmänna synen på kommunikationernas betydelse för medborgarna och näringslivet i landets olika delar. Denna har varit beroende av strukturonvandlingen i vårt samhälle. Regeringens planmässiga åtgärder för att åstadkomma regional utjämning mellan landets olika regioner har för Gotlands del inneburit att en rad initiativ tagits och beslut fattats, vilka sammantagna medfört vissa förbättringar för Gotlands befolkning och näringsliv.

Här kan nämnas skatteutjämningsbidraget, som tillfört Gotland ekonomiskt stöd procentuellt i större omfattning än vad som kommer något annat län i landet till del, liksom åtgärder för industriell och statlig administrations lokalisering till Gotland.

Dessa och andra åtgärder har vänt en vikande utveckling till att i stället peka mot en stabilitet för länet. Hela tiden har och är kommunikationerna och deras utveckling av avgörande betydelse för en positiv utveckling i stort för Gotland. Det gäller kommunikationerna såväl *på* ön som mellan Gotland och fastlandet.

På samma sätt som i glesbygder på fastlandet har den starkt ökade bilismen även för Gotland inneburit förändringar i den kollektiva trafiken på ön. Alltsedan Gotlands järnvägar lades ned har den kollektiva trafiken fått ombesörjas med bussar, såväl statliga som privata. Under de allra senaste åren har problemen med busstrafiken vuxit i takt med att trafikunderlaget minskat. Detta har inneburit att statens järnvägars husstrafik på Gotland uppvisat allt större underskott.

Efter framställan från Gotlands kommun har regeringen beslutat om fortsatt SJ-trafik med huss på Gotland, vilket innebär att trafiken är garanterad till den 1 augusti 1975. Fram till den tidpunkten är Gotlands kommun beredd att ha färdigställt den trafikförsörjningsplan som Gotlands län i likhet med landets övriga län skall utarbeta med sikte på att sätta i funktion i samband med att det nya statliga bussbidragssystemet skall börja tillämpas.

Beträffande den kollektiva trafiken på Gotland torde det därför kunna sägas att den – inte minst på grund av tidigare och pågående statliga insatser – har fått en i det stora hela tillfredsställande lösning fram till nu. Insatser i framtiden bör mot bakgrund av vad som utträttats hittills kunna diskuteras förutsättningslöst mellan kommunen och staten.

Beträffande flygförbindelserna till och från Gotland har också genom åren

diskussion – i vissa fall förhandlingar – förts mellan Gotlands kommun, Linjeflyg AB och regeringen. Den nu gällande flygtaxan karakteriseras av att på Gotland boende tillerkänns ett i förhållande till övriga resenärer starkt reducerat pris. Diskussionerna med flygföretaget har genom åren inriktats på att åstadkomma en lägre prisnivå för Gotlandstrafiken. Motivet har varit och är att öns geografiska läge gör den mer beroende av flygtrafik än vad många andra regioner i vårt land är.

Efter överläggningar mellan regeringen och Gotlands socialdemokratiska arbetarkommun våren 1973 infördes under sommarmånaderna 1973 en specialrabatt för icke gottlänningar. Rabatten motsvarade det pris som gäller för på Gotland boende. Vissa förändringar skedde också i några av rabattformerna. För att finansiera dessa särskilda rabatter har för ersättning till Linjeflyg AB på tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1973/74 uppförts ett reservationsanslag av 2 400 000 kronor och i statsverkspropositionen för budgetåret 1974/75 ett oförändrat belopp, alltså 2 400 000 kronor.

Mycket återstår att göra i fråga om flyget till och från Gotland. Staten torde få räkna med att öka sitt engagemang i denna trafik under de närmaste åren, om bl. a. den regionalpolitiska satsning som sker skall finna sin motsvarighet i snabba, prisbilliga flygresor till och från Gotland.

Under många år har statsmakterna varit direkt engagerade i uppgiften att lösa problemen med Gotlands fastlandstrafik över vattnet. Redan 1968 träffades en preliminär överenskommelse mellan staten och berörda parter – kommunerna på Gotland och de olika fraktföretagen. Bara *en* intressent vägrade godkänna överenskommelsen, nämligen Rederi AB Gotland, som då hade – och fortfarande kan sägas ha – i det närmaste monopol på trafiken. Genom rederiets beslut 1968 att inte gå med på överenskommelsen fördröjdes trafikfrågans lösning.

Under 1970 tog regeringen nya initiativ för att söka lösa frågan. Förhandlingar ägde rum med Gotlandsbolaget om statligt köp av företaget, men det var inte heller denna gång möjligt att nå överenskommelse.

När förvärvet av trafikföretaget gick om intet förelades 1970 års riksdag en proposition som innebar att tillståndsskyldighet infördes för linjetrafik mellan Gotland och fastlandet. Genom denna åtgärd fick regeringen ett direkt inflytande på de turplaner och taxor som tillämpas.

Som resultat av den prövning som skedde i fråga om 1971 års sjötaxor kunde omedelbart en 10-procentig sänkning av godstaxan genomföras. Staten förklarade sig också den gången beredd att göra ekonomiska insatser i syfte att ytterligare reducera taxorna i sjötrafiken.

För att förbättra betingelserna för den näringsgeografiska utveckling som Gotlands inlemmande i stödområdet syftade till, infördes ett transportstöd vid viss linjesjöfart från Gotland (prop. 1971:154). Stödet syftade till att minska de kostnadsmässiga olägenheter för det gotländska näringslivet som följde av Gotlands läge och de därmed betingade merkostnaderna i samband med färjeöverfart. Stödet konstruerades i sina huvuddrag så, att godstaxan (längd-

metertaxan för godsbefordran) nedsattes med 50 % för transporter från Gotland till fastlandet. För att gynna turismen och för att förbilliga den gotländska allmänhetens fastlandsresor reducerades taxan för överföring av personbilar med 25 %. Dessa taxeförändringar ägde rum från den 1 februari 1972.

Under 1973 har förbättringar skett, innebärande att längdmetertaxan sänkts med ytterligare 50 %. Jämfört med priset i januari 1972 har alltså frakttaxan till i dag minskats med 75 %. Här skall icke förtigas att gotlänningar åker till halva priset på Gotlandsbolagets färjor.

Med det anförda är det konstaterat att inom ramen för den speciella struktur som Gotlandstrafiken har en rad viktiga ekonomiska stimulansåtgärder tillkommit genom regeringens åtgärder. Värdet av dessa åtgärder är svåra att mäta, men de torde ändå vara av sådan betydenhet att de i hög grad påverkat den strukturella förändringen av öns näringslivsutveckling i positiv riktning.

Under de allra senaste åren har flera trafikpolitiska planeringsinitiativ tagits av regeringen vilka, om inte speciella åtgärder vidtas för att länka in också Gotland i detta planeringsarbete, kan komma att medföra att Gotland ej får del av de åsyftade förbättringarna.

Det måste från Gotlands och därmed från hela landets synpunkt vara angeläget och ofrånkomligt att Gotland blir fullvärdigt behandlat i samtliga dessa utredningar och att de positiva konsekvenserna av utredningarna, i de fall de berör Gotland, där får samma genomslagskraft som i landet i övrigt. Allt utredningsarbete som pågår har som samhällsligt mål att stödja näringspolitiken, regionalpolitiken, arbetsmarknadspolitiken, turismen osv. Strävan måste vara att uppnå en tillfredsställande samhällelig och kommersiell service för alla områden i vårt land. Sammantaget ställer detta ökade krav på trafiksektorns samplanering och samordning.

Som den hindrande faktorn för åstadkommande av denna samplanering och samordning av trafiken mellan Gotland och fastlandet ligger att båttrafiken inte är helt inordnad i den statliga trafiken. Innan ett statligt övertagande av Rederi AB Gotland och AB Sjölinjer sker, torde utsikterna till en konsekvent genomförd progressiv och framtäktad trafikpolitik för Gotland vara i det närmaste obefintlig. Motiven för att så är fallet belyses i det följande.

I oktober 1972 tillkallade kommunikationsministern den trafikpolitiska utredning som i sin tur var ett resultat av beslut vid socialdemokratiska partiets kongress samma år. Bland direktiven finns att utredningen skall överväga en omprövning av kostnadsansvarighetsprincipen, vilken f. n. innebär att varje trafikgren i princip själv skall svara för de kostnader den förorsakar det allmänna. I direktiven sägs att en omprövning är motiverad med hänsyn till de olägenheter som följer med kostnadsansvarighetsprincipens nuvarande hårda knytning till varje särskild trafikgren. Direktiven förordar att det finns anledning överväga i vilken utsträckning och under vilka förutsättningar en ändrad innebörd bör ges åt kostnadsansvaret. Härmed

avses, sägs det, "närmast en anknytning av detta till landtransportsektorn eller till trafiksektorn i dess helhet".

För Gotlandstrafiken sådan den nu bedrivs finns ingen möjlighet att bli inordnad i ett utredningsarbete av det slag som skisserats i de nyssnämnda direktiven. Innan staten blir huvudman för trafiken kan inte den i och för sig naturliga diskussionen om ändrat kostnadsansvar beröra också sjötrafiken till och från Gotland. Detta förhållande är till stor nackdel för Gotlandstrafiken. I samma direktiv begärs också utredning om den planerade utformningen av statens järnvägars taxor. Det sägs att "det är av stor vikt att taxorna ges en sådan utformning att de i önskvärd utsträckning stöder marknadsföringen av SJ:s transporttjänster och i högre grad medverkar till ett effektivt utnyttjande av SJ:s kapacitet. Angeläget är också att övervägandena omfattar möjligheterna att anpassa SJ:s taxor på längre avstånd så att de dels i större utsträckning kommer att ligga i linje med samhällets allmänna regional- och näringspolitiska mål, dels förhåller SJ:s möjligheter att hävda sig i fråga om persontrafik, godsslag och sändningsstorlekar som SJ har naturliga förutsättningar att handha."

Det är uppenbart att den trafikpolitiska utredningen med de direktiv den har kommer att kunna tillvarata alla de möjligheter som är outnyttjade när det gäller att samordna olika statliga trafikinsatser. För Gotlands del kan tyvärr ingen förbättring ske i dessa avseenden förrän sjötrafiken till och från ön förstatligats.

För närvarande kan inte någon genomgående taxeheräkning ske mellan Gotland och fastlandet eller vice versa, utan den i alla sammanhang fördyrande brutna taxeberäkningen måste tillämpas. Någon möjlighet till förändrat kostnadsansvar gentemot andra trafikgrenar kan inte heller ske, eftersom det privatägda bolaget inte har någon skyldighet att delta i ett sådant utjämnande system. Det torde för övrigt vara både tekniskt och praktiskt svårt att genomföra.

Såväl för persontrafiken som för godstrafiken uppstår således, genom att en genomgående fraktheräkning inte kan tillämpas över vattnet, uppenbara fördyringar med nu gällande ägandestruktur.

Beträffande godstrafiken med lastbil till och från Gotland skulle det med all sannolikhet vara mycket värdefullt att få också den prövad på sätt som är angivet i tidigare nämnda direktiv till trafikpolitiska utredningen. I direktiven sägs följande: "I den under våren 1972 framlagda propositionen (1972:81) angående bl. a. yrkesmässig godsbefordran redovisades den utveckling som under senare år ägt rum inom sektorn. Mot denna bakgrund föreslogs vissa åtgärder som syftade till att stödja utvecklingen mot en effektivare och rationellare branschstruktur. I anslutning härtill har en utbyggnad skett av den lämplighetsprövning som föregår tillståndsgivningen. För att motverka en från trafikpolitiska, trafiksäkerhetsmässiga och arbetssociala synpunkter oacceptabel snedvridning av utvecklingen i vissa hänseenden har också en skärpning beslutats i fråga om företagarnas ansvar för att gällande

arhetstids- och belastningsbestämmelser följs. Det bör härvidlag ankomma på de sakkunniga att överväga de ytterligare åtgärder som krävs för att främja en rationell och sund utveckling inom berörd landsvägstrafik. Därvid bör också beaktas behovet av instrument som kan bidra till en samhällsekonomiskt riktig arbetsfördelning mellan olika trafikmedel och trafikutövare. Exempel på sådana åtgärder kan vara nya former för tillståndsgivning inom landsvägstransportsektorn."

De här citerade direktiven borde direkt kunna överföras på den godstrafik som med lastbil sker från och till Gotland. Det finns dokumenterad anledning att se på bl. a. strukturen, taxesättningen m. m. i denna trafik. Hindret för att en sådan genomlysning skall ske är att det inte är staten som har hand om trafiken i dess helhet. Det här sagda är ytterligare ett skäl för att sjötrafiken till och från Gotland övertas av staten.

I mitten av januari 1974 har kommunikationsministern offentliggjort direktiven till en utredning som skyndsamt skall se på frågan om regionala trafikrabatter av typ periodkort och liknande (50-kortsiden). Även om det av direktiven framgår att en lösning av denna för kollektivtrafiken viktiga fråga skall sökas inom respektive regioner (län, landstingsområden eller liknande), så sägs det också att "även om strävandena skall inriktas på att ge rabatterna en giltighet för resp. regioner, skall de sakkunniga vara oförhindrade att i förekommande fall då förhållandena motiverar överväga deras giltighet inom lämpligt avgränsade områden i regionerna. De sakkunniga bör belysa hur olika alternativ i fråga om utformning och storlek av rabatterna kan väntas påverka utnyttjandet av de kollektiva trafikmedlen och vilka fördelar de väntas ge med hänsyn till framkomlighet i trafik, samhällsbyggnad och serviceutnyttjande."

I dessa direktiv torde med all sannolikhet bl. a. ligga att ett periodkort av det slag som utredningen skall undersöka i vissa fall på fastlandet torde få ges en utformning som innebär möjlighet att använda kortet även över länsgräns. Förhållandena är ju sådana att i många fall arbetstagare bor på ena sidan en länsgräns och arbetar på andra sidan samma gräns. Det måste här såvitt man förstår bli en mjuk bedömning i sådana fall, för att inte den positiva effekten av ett rabattkort skall undanhållas stora grupper av medborgare. För Gotlands del kan på grund av att landgräns inte finns mot angränsande län en sådan eventuell tilltänkt tillämpning inte komma i fråga. Det borde då ligga i sakens natur att en diskussion om Gotlands speciella problem i detta avseende också kunde föras inom den tillsatta utredningen. Men även i detta fall hindrar nu gällande ägarstruktur i Gotlandstrafiken att sådan diskussion förs. Någon förutsättningslös prövning av olika alternativ syftande till en anpassning av trafiken över länsgräns kan alltså tyvärr inte ske.

I det fall SJ skulle handha håttrafiken till och från Gotland skulle från alla synpunkter helt andra förutsättningar föreligga att forma trafiken på det sätt som de tidigare i motionen anförda citaten av skilda utrednings-

direktiv för fastlandstrafiken syftar till. Gotland skulle trots sitt geografiska läge vara en med fastlandet integrerad del i trafiksammanhang. Genomgående taxeberäkning skulle ske, hruten taxeberäkning skulle vara helt onödig, och för Gotland, dess befolkning och näringsliv skulle nu rådande splittrade förhållanden inte längre vara nödvändiga.

Fler utredningar än de som nämnts i motionen arbetar för en förbättring av den kollektiva trafikservicen i vårt land. Det må dock räcka med att nämna de som hittills behandlats i motionen.

Utredningarnas här citerade direktiv visar att regeringen nu tar ett samlat grepp om landets hela trafik. Det finns en systematik i utredningsarbetet. Samtidigt syftar arbetet till att åstadkomma en från samhällsekonomisk synpunkt planmässig samordning av våra trafikresurser till båtnad för människor och näringsliv i landets olika delar. Det saknas dock en förutsättning för att Gotland skall kunna inordnas i det samlade utredningsarbetet och därigenom få del av de positiva effekterna på kort och lång sikt av de pågående arbetena. Den förutsättningen är att sjötrafiken till Gotland överförs till staten. Det lämpliga är, som tidigare sagts, att statens järnvägar får driva trafiken. Till alla andra motiv för detta kan föras, att SJ i ett sådant läge på ett utomordentligt sätt kan disponera sin redan förut anseflotta och bl. a. differentiera trafiken med hänsyn till behovet från tid till annan.

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller att en snabbutredning tillsätts med uppgift att utreda förutsättningarna för ett överförande till staten av den nuvarande av Rederi AB Gotland och AB Sjölinjer bedrivna sjötrafiken till och från Gotland och i samband härmed ser på möjligheterna att undanröja de hinder som i dag finns för att Gotlands kommunikationsfrågor på ett naturligt och framåtriktat sätt skall kunna diskuteras jämsides med frågorna om kommunikationerna i landets alla övriga regioner, varvid tidpunkten för ett statligt övertagande av sjötrafiken till Gotland bör vara år 1976.

Stockholm den 25 januari 1974

PER-A. NILSSON (s)
i Visby

BERNT NILSSON (s)
i Kalmar