Trafikutskottets betänkande 1984/85:18

om anslag till Transportstöd för Gotland (prop. 1984/85:100 bil. 8)

Sammanfattning

I betänkandet tillstyrker utskottet regeringens förslag om ett anslag på 44,5 milj. kr. till Transportstöd för Gotland för nästa budgetår.

Vidare behandlas tre motionsyrkanden som berör de av riksdagen fastställda principerna för taxesättningen i färjetrafiken på Gotland. Andra i betänkandet behandlade motionsyrkanden gäller bl. a. färjetrafiken mellan Västervik och Visby samt det s. k. Gotlandstillägget.

Utskottet föreslår att sistnämnda yrkande lämnas utan åtgärd. Övriga motionsyrkanden avstyrks.

SJÄTTE HUVUDTITELN

Transportstöd för Gotland. Regeringen har under punkt I 3. (s. 129–130) föreslagit riksdagen att till Transportstöd för Gotland för budgetåret 1985/86 anvisa ett förslagsanslag på 44 500 000 kr.

Motionerna

I motion 1984/85:439 av Thorbjörn Fälldin m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 17), att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om transportstöd till Gotland.

I motion 1984/85:744 av Ewy Möller (m) och Agne Hansson (c) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller att åtgärder vidtas för att förbättra färjeförbindelserna mellan Västervik–Visby i linje med vad som framförs i motionen.

I motion 1984/85:1983 av Barbro Nilsson i Visby (m) yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att färjetaxorna mellan Gotland och fastlandshamnarna skall vara likformiga med SJ:s taxa klass 2 i enlighet med 1974 års riksdagsbeslut om prissättningen för färjetrafik till Gotland,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om en för Gotland regionalpolitiskt anpassad trafik.

I motion 1984/85:2551 av Gunhild Bolander (c) yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om att 1974 års riksdagsbeslut om taxesättningen skall vara gällande,

2. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära att det s. k. Gotlandstillägget slopas.

Utskottet

Transportstöd har enligt riksdagens beslut utgått till Rederi AB Gotland (Gotlandsbolaget) sedan den 1 februari 1972 (prop. 1971:154, TU 1971:28, rskr. 1971:350). Stödet inriktades till en början på de *från* Gotland utgående godstransporterna i färjetrafiken och på avgifterna för överföring av personbilar.

Efter utvärdering av stödet beslöt riksdagen (prop. 1974:140, TU 1974:27, rskr. 1974:347) att utvidga godstransportstödet fr. o. m. den 1 februari 1975 till att avse även transporter *till* Gotland. Samtidigt infördes ett stöd till persontrafiken med Gotlandsbolagets färjor.

Transportstödet är – i enlighet med den s. k. vägprincipen – inbyggt i den taxa som Gotlandsbolaget tillämpar. Detta innebär för persontrafiken att priset för en färjeresa är anpassat till priset för en andraklassbiljett på tåg för motsvarande färdsträcka. De olika formerna av stöd till godstrafiken medför att transportförmedlingsföretagen och med dem samverkande transportföretag kan tillämpa samma taxa i Gotlandstrafiken som för övrig inrikestrafik i landet.

För innevarande år gäller att Gotlandsbolaget bedriver passagerartrafik på Visby *dels* från Nynäshamn och Stockholm (de norra linjerna), *dels* från Oskarshamn, Västervik och Grankullavik på Öland (de södra linjerna). Nynäshamns- och Oskarshamnslinjerna trafikeras året runt, Stockholmslinjen i maj, under sommaren och första hälften av september, medan Västerviks- och Ölandslinjerna endast trafikeras under sommaren. Godstrafik med särskild färja bedrivs året runt mellan Oskarshamn och Visby.

Mot bakgrund av ett kraftigt ökat behov av stöd till Gotlandstrafiken beslöt riksdagen i december 1981 bl. a. att en enhetlig taxa skulle tillämpas på den norra och de södra linjerna. Riksdagen fann det förenligt med vägprincipen – enligt vilken färjetrafiken skall ses som en fast landförbindelse – att taxesättningen i den trafikstarkaste relationen, dvs. Nynäshamn–Visby, fick bli normerande även för de södra linjerna. Beslutet beräknades innebära att intäkterna skulle öka med 4,7 milj. kr. per år och att stödbehovet skulle minska i motsvarande mån.

Av nu förevarande proposition framgår att Gotlandsbolaget i november 1984 meddelat transportrådet att anspråken på statsbidrag enligt bolagets bedömning uppgår till 66 milj. kr. mot tidigare beräknade drygt 40 milj. kr. avseende verksamhetsåret 1984. Transportrådet har därför infordrat en förklaring till det kraftiga överskridandet. Bolaget har också uppmanats att inkomma med ett åtgärdsprogram i syfte att minska behovet av transportstöd. Vad gäller budgetåret 1985/86 har bolaget i juni 1984 i samband med fastställelse av turlistan för år 1985 redovisat transportstödsbehovet till 46 milj. kr. Efter överläggningar med transportrådet har bidragsbehovet fastställts till 39 milj. kr. för nästa budgetår. Vissa uppgifter pekar dock på att

Gotlandsbolaget beräknar ett bidrag på 75 milj. kr. för verksamhetsåret 1985.

Föredragande departementschefen understryker att det bör vara en angelägen uppgift för transportrådet att klarlägga skälet till de kraftiga kostnadsstegringarna samt medverka till att kostnadsbesparingar, rationaliseringar och intäktsförbättringar genomförs i syfte att begränsa statsbidragsbehovet liksom att förbättra den ekonomiska framförhållningen. Utgångspunkten i överläggningarna mellan rådet och bolaget bör enligt föredraganden vara att få fram åtgärdsförslag som i förhållande till rådets beräkning av anslagsbehovet för nästa budgetår innebär ett i huvudsak oförändrat bidragsbehov för denna tid och ett minskat behov av statsbidrag på längre sikt. I avvaktan på att överläggningarna skall slutföras godtar föredraganden transportrådets beräkning av anslagsbehovet. Till de 39 milj. kr. som denna beräkning avser kommer 5,5 milj. kr. som bidrag till transportföretag för att täcka de merkostnader som det s. k. Gotlandstillägget inte kompenserar.

Föredraganden beräknar sålunda det totala medelsbehovet under anslaget för nästa budgetår till 44,5 milj. kr.

Utskottet har ingen erinran mot denna beräkning och tillstyrker regeringens förslag till medelsanvisning.

I motion 1984/85:439 (c) framhålls att det i propositionen föreslagna *stödet till Gotlandsbolaget* är långt ifrån tillräckligt för att täcka de nu beräknade förlusterna. Motionärerna understryker att riksdagens tidigare beslut om principerna för taxesättningen även fortsättningsvis måste vara vägledande. Dramatiska taxehöjningar kan befaras medföra vikande turistunderlag. Staten måste därför allt framgent räkna med ett betydande transportstöd för Gotlandstrafiken.

Motionärerna yrkar att vad de sålunda anfört skall av riksdagen som dess mening ges regeringen till känna.

Utskottet finner i likhet med föredraganden att resultatet av överläggningarna mellan transportrådet och Gotlandsbolaget måste avvaktas innan man kan bedöma vilka åtgärder som bör vidtas med anledning av bolagets anspråk på ett ökat statsbidrag för nästa budgetår. Åtgärder som innebär en nivåförändring av statsbidraget i jämförelse med det som föreslås i propositionen eller en ändring av nu gällande principer för taxesättningen kan ej genomföras utan riksdagens godkännande. För närvarande synes sålunda någon riksdagens åtgärd ej erforderlig med anledning av de i motion 1984/85:439 (c) väckta frågorna. Yrkandet härom avstyrks följaktligen.

Även i motionerna 1984/85:1983 (m) och 1984/85:2251 (c) behandlas *principerna för taxesättningen i Gotlandstrafiken.*

I båda motionerna begärs att 1981 års riksdagsbeslut om en enhetlig taxesättning på de norra och södra linjerna upphävs. Vägledande för taxesättningen bör i stället vara 1974 års riksdagsbeslut, enligt vilket priset för en enkel resa med färja till och från Gotland var baserat på det faktiska

avståndet och inte fick vara högre än priset för en enkel andraklassbiljett på tåg motsvarande sträcka.

Som utskottet inledningsvis anfört innebar den av riksdagen år 1974 fastställda vägprincipen att priset för en färjeresa till Gotland skulle vara anpassat till priset för en andraklassbiljett på tåg motsvarande sträcka. Genom 1981 års riksdagsbeslut reviderades vägprincipen så att taxesättningen i den trafikstarkaste relationen, dvs. Nynäshamn-Visby, blev normerande även för övriga linjer. Den sålunda möjliggjorda enhetstaxan har medfört att stödet till Gotlandstrafiken kunnat minskas i ej obetydlig omfattning. Utskottet finner det alltjämt angeläget att så sker och avstyrker därför motionsyrkandena om att taxesättningen i Gotlandstrafiken skall baseras på 1974 års riksdagsbeslut.

I motion 1984/85:1983 (m) yrkas också att riksdagen som sin mening skall ge regeringen *till känna vad som i motionen anförts om en för Gotland regionalpolitiskt anpassad trafik.*

Motionären hänvisar till vissa av länstyrelsen på Gotland gjorda utredningar, som sägs visa att "en ensamåkande betalar ca 30 % mer för färjebiljetten år 1984 än för tågbiljetten".

Vidare erinras det i motionen om att SJ tillämpar en degressiv taxa. Reser man från Gotland – säger motionären – får man däremot först betala sin tågbiljett och sedan köpa en ny SJ-biljett utan att man kan tillgodoräkna sig de första 10–15 milen.

Den förstnämnda frågeställningen synes utskottet avse nuvarande taxesättnings överensstämmelse med vägprincipen enligt dess av riksdagen år 1981 fastställda innebörd. Utskottet har i tidigare betänkanden – senast i TU 1983/84:22 – funnit att vägprincipen tillämpas i all den utsträckning som omständigheterna medger. Vidare har transportrådets styrelse nyligen – enligt vad utskottet erfarit – enhälligt ställt sig bakom ett uttalande enligt vilket "TPR hittills alltid följt de riktlinjer som riksdagen lagt fast för taxesättningen i Gotlandstrafiken". Utskottet finner ej skäl att frångå sin egen tidigare bedömning eller att ifrågasätta transportrådets.

I sammanhanget vill utskottet erinra om att årskort som berättigar till lågpris på samtliga färjeturer året om kan erhållas kostnadsfritt för alla som är mantalsskrivna på Gotland. En strikt tillämpning av vägprincipen skulle innebära att färjeresorna till och från Gotland skulle bli avsevärt dyrare för gotlänningarna än för närvarande.

Vidare bör framhållas att transportrådet beslutat införa en familjerabatt *på ca 25 % i Gotlandstrafiken fr. o. m. den 1 februari innevarande år.* Rabatten gäller året runt utom vid veckosluten i juli, då det är kapacitetsbrist i trafiken.

Frågan om s. k. genomgående taxor behandlades med viss utförlighet i utskottets betänkande TU 1983/84:22. Utskottet vidhåller sin där uttalade uppfattning att berörda länshuvudmän och trafikföretag själva bör bestämma i frågor som rör taxesamordning.

Sammanfattningsvis finner utskottet att Gotlandstrafiken är utformad på ett sätt som – inom ramen för vad som för närvarande är ekonomiskt möjligt – tillgodoser kravet på regionalpolitisk anpassning. Härav följer att motionsyrkandet avstyrks.

I motion 1984/85:744 (m,c) framhålls att *färjetrafiken mellan Västervik och Visby* bör omfatta två dubbelturer per dag under sommarperioden. Vidare bör man enligt motionärerna planera för en förbindelse året runt på sikt.

Transportrådets bedömning är – enligt vad utskottet inhämtat – att trafikunderlagets omfattning i södra Sverige nödvändiggör en koncentration av trafiken under lågsäsong till Oskarshamn. Enligt rådet är vidare trafikunderlaget under högsäsong inte tillräckligt stort för att motivera två dubbelturer per dag mellan Västervik och Visby.

Utskottet finner ej skäl ifrågasätta denna bedömning. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

I motion 1984/85:2551 (c) yrkas att *det s. k. Gotlandstillägget* skall slopas.

Gotlandstillägget utgör en av de tre stödformer för lastbilstrafiken till och från Gotland som för närvarande tillämpas. Av propositionen framgår att regeringen i december 1984 uppdragit åt riksrevisionsverket att utreda frågan om det särskilda statsbidraget till viss lastbilstrafik till och från Gotland. Uppdraget omfattar – enligt vad utskottet erfarit – även Gotlandstillägget. I avvaktan på resultatet av det pågående utredningsarbetet bör motionen enligt utskottets mening lämnas utan åtgärd.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen till *Transportstöd för Gotland* för budgetåret 1985/86 anvisar ett förslagsanslag på 44 500 000 kr.,
2. beträffande *stödet till Gotlandsbolaget*
   att riksdagen avslår motion 1984/85:439 (c) yrkande 17,
3. beträffande *principerna för taxesättningen i Gotlandstrafiken*
   att riksdagen avslår motionerna 1984/85:1983 (m) yrkande 1 och 1984/85:2551 (m) yrkande 1,
4. beträffande *en för Gotland regionalpolitiskt anpassad trafik*
   att riksdagen avslår motion 1984/85:1983 (m) yrkande 2,
5. beträffande *färjetrafiken mellan Västervik och Visby*
   att riksdagen avslår motion 1984/85:744 (m,c)
6. beträffande *det s. k. Gotlandstillägget*
   att riksdagen lämnar motion 1984/85:2551 (c) yrkande 2 utan åtgärd.

Stockholm den 19 mars 1985

På trafikutskottets vägnar
KURT HUGOSSON

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Rune Torwald (c), Olle Östrand (s), Sven-Gösta Signell (s), Rune Johansson (s), Per Stenmarck (m), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp), Göran Riegnell (m), Sören Lekberg (s), Anna Wohlin-Andersson (c), Lisbet Calner (s) och Alexander Chrisopoulos (vpk).