Trafikutskottets betänkande

1983/84:22

om anslag till Transportrådet och Transportstöd m. m. (prop. 1983/84:100 bil. 8)

SJÄTTE HUVUDTITELN

I detta betänkande behandlas förslag som regeringen förelagt riksdagen i proposition 1983/84:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) under avsnittet I. Institut m. m. punkterna I 1.–I 3. jämte motioner.

1. **Transportrådet.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt I 1. (s. 161–164) och hemställer

att riksdagen till *Transportrådet* för budgetåret 1984/85 anvisar ett förslagsanslag på 14 482 000 kr.

2. **Transportstöd för Norrland m. m.** Regeringen har under punkt I 2. (s. 164–165) föreslagit riksdagen att till Transportstöd för Norrland m. m. för budgetåret 1984/85 anvisa ett förslagsanslag på 202 000 000 kr.

Motionerna

I motion 1983/84:317 av Paul Lestander m. fl. (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1 delvis), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om att införa ett transportstöd för malmen.

I motion 1983/84:1018 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 6), att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till förändring av transportstödet att innefatta sjötransporter för att stimulera kustsjöfarten.

I motion 1983/84:1093 av Per Israelsson (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att Hällefors kommun inom Örebro län inplaceras i transportstödzon 1.

Motiveringen till motionsyrkandet finns i motion 1983/84:1092.

Utskottet

I propositionen erinras om att regeringen mot bakgrund av riksdagens regionalpolitiska beslut år 1982 (prop. 1981/82:113, AU 1981/82:23, rskr 1981/82:388) har tillkallat en parlamentarisk utredning (I 1982:105) med uppgift bl. a. att belysa transportstödets roll i den regionala utvecklingen och lämna förslag om dess framtida utformning.

I uppdraget ingår även att pröva frågan om att införa ett stöd för sjötransporter samt att överväga åtgärder som kan sänka företagens kostnader för persontransporter. Utredningen skall arbeta skyndsamt och vara klar senast i augusti 1984.

Mot den angivna bakgrunden anser föredragande departementschefen att transportstödet t. v. bör lämnas enligt de bidragsregler som gäller i dag. När det gäller stödets finansiering bör enligt föredraganden 37 milj. kr. avräknas mot den regionalpolitiska beslutsramen under fjortonde huvudtiteln. Anslagsbehovet beräknas till 202 milj. kr. för nästa budgetår, varför regeringen föreslår en medelsanvisning med samma belopp.

Utskottet tillstyrker förslaget till medelsanvisning.

I motion 1983/84:317 (vpk) framhålls att transportstöd bör införas för malm.

I motion 1983/84:1018 (vpk) framhålls att transportstödet bör förändras till att innefatta sjötransporter för att stimulera kustsjöfarten.

I motion 1983/84:1093 (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att Hällefors kommun inom Örebro län inplaceras i transportstödzon 1.

Utskottet delar föredragandens uppfattning att transportstödet – i avvaktan på resultatet av den regionalpolitiska utredningen – bör lämnas enligt nuvarande bidragsregler.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet ifrågavarande motionsyrkanden om *förändringar av transportstödet.*

Utskottet hemställer

1. att riksdagen till *Transportstöd för Norrland m. m.* för budgetåret 1984/85 anvisar ett förslagsanslag på 202 000 000 kr.,
2. beträffande *förändringar av transportstödet*
   att riksdagen
   a. avslår motion 1983/84:317 (vpk) yrkande 1 i denna del,
   b. avslår motion 1983/84:1018 (vpk) yrkande 6,
   c. avslår motion 1983/84:1093 (vpk).

3. **Transportstöd för Gotland.** Regeringen har under punkt I 3. (s. 165–166) föreslagit riksdagen att till Transportstöd för Gotland för budgetåret 1984/85 anvisa ett förslagsanslag på 47 000 000 kr.

Motionerna

I motion 1983/84:416 av Barbro Nilsson i Visby och Bertil Danielsson (båda m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att linjesjöfart på sträckan Gotland–Öland skall släppas fri.

I motion 1983/84:554 av Barbro Nilsson i Visby (m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om en för Gotland regionalpolitiskt anpassad trafik.

I motion 1983/84:1014 av Ewy Möller (m) och Agne Hansson (c) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om att åtgärder vidtas för att förbättra färjeförbindelserna mellan Västervik och Visby i linje med vad som framförs i motionen.

I motion 1983/84:1263 av Gunhild Bolander (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående färjetrafik mellan Klintehamn på Gotland och Grankullavik på Öland.

I motion 1983/84:1769 av Gunhild Bolander (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1–3),

1. att riksdagen uttalar sig för att taxesättningen i Gotlandstrafiken baseras på verkliga transportavstånd,
2. att riksdagen uttalar sig för att det s. k. Gotlandstillägget slopas,
3. att riksdagen uttalar sig för att möjligheter skapas för att köpa biljetter till genomgående taxor.

I motion 1983/84:1771 av Sivert Carlsson (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående färjetrafik mellan Grankullavik på Öland och Klintehamn på Gotland.

Utskottet

Transportstöd har enligt riksdagens beslut utgått till RederiAB 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.

Enligt 1 § lagen (1970:871) om linjetrafik på Gotland får sådan bedrivas endast efter särskilt tillstånd. Fråga om tillstånd prövas av regeringen. F. n. är det endast Gotlandsbolaget som har erforderlig koncession. Den trafik som bolaget bedriver med stöd av koncessionen regleras i en överenskommelse mellan staten och bolaget (prop. 1983/84:14, TU 1983/84:5, rskr 1983/84:39). Huvudprincipen för överenskommelsen är att staten skall se till

att intäkterna av koncessionstrafiken medger full täckning för de kostnader denna medför.

För innevarande år gäller att Gotlandsbolaget bedriver passagerartrafik på Visby *dels* från Nynäshamn (den norra linjen) *dels* från Oskarshamn, Västervik och Grankullavik på Öland (de södra linjerna). För tiden före och efter högsäsongen gäller i huvudsak att en dubbeltur per dag företas på Nynäshamns- och Oskarshamnslinjerna. Under högsäsongen görs två dubbelturer per dag på dessa båda linjer. Vid veckosluten görs en tredje dubbeltur på Nynäshamnslinjen. Dessutom görs under högsäsongen en daglig dubbeltur på Västervikslinjen samt tisdagar, onsdagar och torsdagar en dubbeltur på Ölandslinjen. Godstrafik med särskild färja sker normalt med fyra dubbelturer per vecka från Oskarshamn och en dubbeltur per vecka från Nynäshamn.

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.

I nu förevarande proposition framhåller föredraganden att det bör vara en angelägen uppgift för transportrådet att medverka till fortsatta rationaliseringar i trafiken i syfte att med upprätthållande av en tillfredsställande trafikförsörjning minska bidragsbehovet. Föredraganden beräknar anslagsbehovet för nästa budgetår till 47 milj. kr.

Utskottet har ingen erinran mot vad föredraganden anfört och mot anslagsberäkningen samt tillstyrker förslaget till medelsanvisning.

I motion 1983/84:416 (m) framhålls att en trafik på Ölandslinjen – och på Visby i stället för som tidigare Klintehamn – under endast tisdagar, onsdagar och torsdagar inte tillgodoser allmänhetens och Gotlands kommuns önskemål. Linjen bör kunna tåla konkurrens mellan olika bolag, säger motionärerna, som yrkar att *linjesjöfarten mellan Gotland och Öland* skall släppas fri.

I motion 1983/84:1263 (c) framhålls att det finns intresse hos ett nybildat rederi att under turistsäsongen utan statligt stöd driva trafik mellan Grankullavik på Öland och Klintehamn på Gotland. Då ekonomiska hinder sålunda ej föreligger – säger motionären – bör det vara möjligt att bevilja erforderligt tillstånd på den aktuella sträckan.

I motion 1983/84:1771 (c) framhålls att riksdagen bör uttala sig för inrättandet av en färjeförbindelse mellan Grankullavik och Klintehamn samt för att tillstånd att trafikera sträckan bör meddelas lämplig sökande.

Enligt vad utskottet erfarit har Rederi AB Ölandsborg hos regeringen sökt tillstånd till linjesjöfart mellan Grankullavik och Klintehamn. Ärendet bereds f. n. inom regeringskansliet. Enligt lagen om linjesjöfart på Gotland prövas fråga om tillstånd av regeringen. Då riksdagen följaktligen ej har att behandla tillståndsfrågan avstyrks motionerna.

I motionerna 1983/84:554 (m) och 1983/84:1769 (c) behandlas bl. a. *taxesättningen i Gotlandstrafiken.*

I den förstnämnda motionen framhålls att talet om att priset för en färjeresa är anpassat till priset för en andraklassbiljett på tåg för motsvarande färdsträcka inte stämmer. Det stämde inte i fjol – säger motionären – och det stämmer än mindre i år. Kilometerpriset på sträckan Nynäshamn–Visby är ca 65 öre, medan kilometerpriset för motsvarande sträcka med tåg i andra klass är ca 48 öre. Motionären vill ha en taxesättning som jämställer kostnaden med jämförbara transporter på fastlandet samt en översyn av statsbidragets utformning och dess effekter på taxorna.

I den sistnämnda motionen – 1983/84:1769 (c) – framhålls att ifrågavarande kostnadsanpassning endast gäller Visby–Nynäshamn. På Oskarshamns-, Västerviks- och Ölandslinjerna tar man enligt motionärerna ut överpriser med resp. 25, 65 och 100 %. Riksdagsbeslutet om en taxesättning enligt vägprincipen sägs innebära ett oacceptabelt avsteg från tidigare gällande taxeprinciper, enligt vilka taxesättningen skulle baseras på det faktiska avståndet mellan hamnarna. Motionären yrkar att riksdagen uttalar sig för att taxesättningen för Gotlandstrafiken skall baseras på verkliga transportavstånd.

Vad först gäller trafiken mellan Nynäshamn och Visby tillämpas enligt vad utskottet erfarit vägprincipen i all den utsträckning som omständigheterna medger. Utskottet utgår vidare från att transportrådet fortlöpande ser över taxornas utformning och dess effekter på statsbidraget.

Som framgår av vad utskottet inledningsvis anfört innebär den tillämpning av vägprincipen varom riksdagen beslutade år 1981 att en enhetlig taxa skall gälla på den norra och på de södra linjerna. Härigenom har stödet i ej obetydlig utsträckning kunnat minskas. Utskottet finner det alltjämt angeläget att så sker.

Med hänvisning till det anförda och då stödet även i övrigt för persontrafiken på Gotland f. n. synes ha en lämplig utformning avstyrker utskottet motionerna 1983/84:554 (m) och 1983/84:1769 (c) i nu berörda delar.

I motion 1983/84:1769 (c) yrkas vidare att riksdagen uttalar sig för att möjligheter skapas för att köpa biljetter till *genomgående taxor* gällande på Gotlandsbolaget, SJ och SL till och från Gotland.

Regeringen tillkallade år 1979 en särskild utredare med uppdrag att utreda samordning av taxorna för viss kollektiv persontrafik mellan olika regioner.

Utredningens betänkande Taxesamordning tåg-buss (Ds K 1981:2) redovisades i proposition 1981/82:100 bilaga 9 under avsnittet Särskilda frågor

(s. 175–180). Föredragande departementschefen framhöll att han anslöt sig till utredningens bedömning att det är angeläget med en harmonisering i taxefrågor såväl mellan länshuvudmännen som mellan dessa och SJ och andra trafikutövare. Samordning av biljetter – fortsatte föredraganden – bör i första hand begränsas till sådana fall där ett dokumenterat intresse finns. Genom att de ekonomiskt ansvariga parterna själva bestämmer i frågan skapas – hette det vidare i propositionen – förutsättningar för lämpligaste form av samordning och avvägning mellan trafikstandard och trafikkostnad.

Vad föredraganden sålunda anförde i nämnda proposition lämnade utskottet utan erinran i sitt av riksdagen godkända betänkande TU 1981/82:22 (rskr 1981/82:245).

Utskottet anser alltjämt att de berörda länshuvudmännen och trafikföretagen själva bör bestämma i frågor som rör taxesamordning. Härav följer att utskottet avstyrker motionsyrkandet.

I motion 1983/84:554 (m) betonas vikten av att *tidtabeller och prislistor* fastställs minst ett år i förväg. Anslutningsmöjligheterna med buss och järnväg på fastlandet bör därvid uppmärksammas.

Enligt vad utskottet erfarit fastställdes nuvarande turlista, som gäller till den 30 september i år, den 30 september 1983. Avsikten är att turlistan för motsvarande tid nästa år skall fastställas i augusti i år. Utskottet förutsätter att transportrådet och Gotlandsbolaget söker ytterligare förbättra framförhållningen av trafikuppläggningen. Utskottet har vidare erfarit att transportrådet har förmått de berörda trafikföretagen att förbättra anslutningsmöjligheterna. Utskottet utgår från att alla möjligheter tillvaratas, inom ramen för nuvarande ordning med regelmässigt två årliga justeringar av SJ:s taxor, till att – med beaktande av vägprincipen – fastställa taxor i Gotlandstrafiken med så lång framförhållning som möjligt.

Med hänvisning till det anförda synes motion 1983/84:554 (m) i nu berörd del kunna lämnas utan åtgärd.

I motion 1983/84:1014 (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 att ifrågasätta transportrådets ställningstagande. Härav följer att motionen avstyrks.

I motion 1983/84:1769 (c) yrkas att *det s. k. Gotlandstillägget* skall slopas.

Gotlandstillägget utgör en av de tre stödformer för lastbilstrafiken till och från Gotland som f. n. tillämpas. I sitt av riksdagen godkända betänkande TU 1979/80:5 (prop. 1979/80:152, rskr 1979/80:54) framhöll utskottet att en avveckling av denna stödform borde övervägas. Utskottet, som alltjämt är av samma uppfattning, konstaterar med tillfredsställelse att föredraganden avser att låta genomföra ett översynsarbete för att i förenklingssyfte pröva möjligheterna att slopa Gotlandstillägget och samtidigt minska behovet av statsbidrag till Gotlandstrafiken. I avvaktan på resultatet av detta arbete bör enligt utskottets mening tillägget alltjämt tas ut av de berörda transportförmedlingsföretagen och motionsyrkandet lämnas utan åtgärd.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen till *Transportstöd för Gotland* för budgetåret 1984/85 anvisar ett förslagsanslag på 47 000 000 kr.;
2. beträffande *linjesjöfarten mellan Gotland och Öland*
   att riksdagen
   a. avslår motion 1983/84:416 (m),
   b. avslår motion 1983/84:1263 (c),
   c. avslår motion 1983/84:1771 (c),
3. beträffande *taxesättningen i Gotlandstrafiken*
   att riksdagen
   a. avslår motion 1983/84:554 (m) i denna del,
   b. avslår motion 1983/84:1769 (c) yrkande 1,
4. beträffande *genomgående taxor*
   att riksdagen avslår motion 1983/84:1769 (c) yrkande 3,
5. beträffande *tidtabeller och prislistor*
   att riksdagen lämnar motion 1983/84:554 (m) i denna del utan åtgärd,
6. beträffande *färjetrafiken mellan Västervik och Visby*
   att riksdagen avslår motion 1983/84:1014 (m,c),
7. beträffande *det s. k. Gotlandstillägget*
   att riksdagen lämnar motion 1983/84:1769 (c) yrkande 2 utan åtgärd.

Stockholm den 12 april 1984

På trafikutskottets vägnar
KURT HUGOSSON

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Rune Torwald (c), Olle Östrand (s), Wiggo Komstedt (m), Sven-Gösta Signell (s), Rune Johansson (s), Gösta Andersson (c), Sten-Ove Sundström (s), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp), Sven Henricsson (vpk), Göran Riegnell (m) och Ingrid Andersson (s).

Särskilt yttrande

Linjesjöfarten mellan Gotland och Öland (mom. 2)

Rolf Clarkson (m), Rune Torwald (c), Wiggo Komstedt (m), Gösta Andersson (c), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp) och Göran Riegnell (m) anför:

Frågan om tillstånd för Rederi AB Ölandsborg att bedriva linjesjöfart mellan Grankullavik och Klintehamn avgörs av regeringen, varför vi av formella skäl inte kunnat reservera oss till förmån för motionskravet. Vi ansluter oss emellertid till motionärernas synpunkter beträffande behovet av en färjeförbindelse på sträckan under sommartid. En dylik förbindelse bör också kunna medverka till en viss spridning av trafikströmmarna på båda öarna, något som ur alla synpunkter är önskvärt. För år 1982 beviljades ju f. ö. koncession för den aktuella förbindelsen. Såvitt vi vet medförde detta inga påtagliga ekonomiska konsekvenser för Gotlandsbolaget. Mot ovan angivna bakgrund förutsätter vi att föreliggande begäran om koncession på den aktuella linjen blir prövad i positiv anda av regeringen.

minab/gotab 78389 Stockholm 1984