Trafikutskottets betänkande 1985/86:4

om färjetrafiken till Gotland (skr. 1985/86:6)

TU
1985/86:4

Skrivelsen

I skrivelse 1985/86:6 har regeringen (kommunikationsdepartementet) berett riksdagen tillfälle att ta del av vad föredragande departementschefen har anfört om färjetrafiken till Gotland.

I skrivelsen erinras inledningsvis om att denna trafik sedan år 1971 regleras genom en koncessionslagstiftning. År 1972 infördes ett transportstöd för trafiken som till en början avsåg godstransporterna. År 1975 infördes ett persontransportstöd. Stödet utbetalas i enlighet med ett avtal mellan staten och Rederiaktiebolaget Gotland (Gotlandsbolaget) och har formen av en underskottstäckning för trafiken.

Föredraganden framhåller att statens kostnader för Gotlandstrafiken påverkas av ett antal faktorer, av vilka flertalet på ett eller annat sätt är bundna av riksdagens beslut. Den viktigaste kostnadspåverkande faktoren är *trafikens omfattning*. För denna gäller att Gotland skall tillförsäkras en tillfredsställande transportförsörjning. Någon absolut nivå för vad som kan anses vara tillfredsställande har riksdagen inte fastslagit, varför regeringen eller transportrådet inom vissa gränser kan påverka kostnaderna för trafiken.

En annan viktig faktor – fortsätter föredraganden – för anspråken på statsbidrag är *taxenivån*. Enligt riksdagens beslut gäller den s. k. vägprincipen för taxorna i Gotlandstrafiken. Innebörden härav är att priset för en färjeresa till Gotland skall vara anpassat till priset för en andraklassbiljett på tåg motsvarande sträckan Nynäshamn–Visby. Även i godstrafiken är taxan anpassad till vad som gäller för fjärrtrafiken på fastlandet. Genom denna taxeanknytning har riksdagen begränsat regeringens möjligheter att genom taxehöjningar minska anspråken på statsbidrag.

Föredraganden erinrar vidare om att anslaget till transportstöd för Gotlandstrafiken anvisas som ett förslagsanslag. Det innebär att regeringen till följd av t. ex. ändrad trafikutveckling eller höjda drivmedelspriser kan överskrida anvisat belopp. Regeringen kan däremot inte överskrida anslaget för andra ändamål eller för att genomföra en väsentligt förändrad trafik utan riksdagens godkännande. Den enda faktor som kan påverka anslaget och som regeringen i någon mån förfogar över är trafikuppläggningen (turlistan).

I ett avsnitt av skrivelsen med rubriken *Kostnadsutvecklingen* erinrar föredraganden om att han i årets budgetproposition (prop. 1984/85:100 bil. 8 s. 130) redovisade att anspråken på statsbidrag av Gotlandsbolaget uppskat-

tades till 66 milj. kr. för år 1984 mot beräknade ca 40 milj. kr. Utfallet blev slutligen 71 milj. kr. Bolagets budget för kalenderåret 1985 visar att med ett bibehållande av nuvarande turlista kan kostnaden beräknas till drygt 70 milj. kr. För år 1986 finns ingen budget, men det är uppenbart – betonas det i skrivelsen – att de av riksdagen anvisade 39 milj. kr. för budgetåret 1985/86 (TU 1984/85:18, rskr. 1984/85:208) inte avspeglar den nivå på statsbidraget som staten kommer att få lämna vid en i huvudsak oförändrad trafikomfattning.

Mot bakgrund av kostnadsutvecklingen har – framgår det av skrivelsen – transportrådet överlagt med Gotlandsbolaget, Gotlands kommun och länsstyrelsen i Gotlands län om trafikuppläggningen för vintern 1985/86. Syftet med överläggningarna har varit att söka förmå bolaget att vidta rationaliseringsåtgärder samt att undersöka möjligheterna till en omstrukturering av trafiken som kan minska bidragsbehovet. Transportrådets slutsats av överläggningarna är att det krävs en total översyn av den framtida trafikuppläggningen. Enligt rådet synes det finnas goda möjligheter att genom en förändring av trafikuppläggning, tonnagesammansättning och val av hamnar nå väsentliga besparingar utan att därmed göra avkall på önskemålet om en tillfredsställande transportförsörjning. Inom ramen för en förändrad trafikuppläggning finns också enligt rådet visst utrymme för förbättringar i vad gäller turtäthet, tidtabeller och prisnivå.

Föredraganden understryker för sin del att kostnadsutvecklingen gör det nödvändigt att radikalt ompröva trafikens uppläggning och omfattning. En omläggning av trafiken skulle i och för sig kunna ske redan från hösten 1985 men är förenad med stora olägenheter. En ny trafik måste vara väl planerad och förberedd. Det är också viktigt att Gotlandsintressenterna bereds tillfälle att lämna synpunkter på trafiken så att deras önskemål i görligaste mån kan tillgodoses. Transportrådet bör därför ges i uppdrag att i samarbete med Gotlandsintressenterna göra en total översyn av färjetrafiken till Gotland i syfte att få till stånd en omläggning av denna från hösten 1986. Under tiden bör en i stort sett oförändrad tidtabell och trafik gälla. Härigenom kan anspråken på statsbidrag för budgetåret 1985/86 komma att uppgå till ca 75 milj. kr. Genom en väl planerad trafikomläggning hösten 1986 med inriktning på endast en hamn på fastlandet under större delen av året och där eventuellt utrymme lämnas för sommartrafik utan statsbidrag bör en tillfredsställande transportförsörjning till Gotland kunna genomföras till en kostnad för staten i storleksordningen 20–40 milj. kr. per år.

Utskottet

Utskottet har i ett flertal av riksdagen godkända betänkanden – senast TU 1983/84:22 – betonat det angelägna i att minska kostnaderna för stödet till färjetrafiken till Gotland. Vidare har utskottet i sitt av riksdagen godkända betänkande TU 1984/85:18 framhållit att åtgärder som innebär en nivåförändring av ifrågavarande förslagsanslag inte kan företas utan riksdagens godkännande. Den kostnad för stödet som föredraganden räknar med för budgetåret 1985/86 överstiger med ca 36 milj. kr. det belopp på 39 milj. kr.

som riksdagen anvisat under anslaget. Det är således fråga om en avsevärd nivåförändring.

Mot den angivna bakgrunden ansluter sig utskottet till föredragandens uppfattning om det nödvändiga i att ompröva trafikens uppläggning och omfattning för att få ned kostnaderna för stödet. Utskottet konstaterar vidare att transportrådets översyn av färjetrafiken till Gotland syftar till en omläggning av denna från hösten 1986 samt att målet att bibehålla en tillfredsställande transportförsörjning ligger fast.

I avvaktan på resultatet av rådets översyn samt regeringens härav föranledda förslag till riksdagen hemställer utskottet

att riksdagen lämnar regeringens skrivelse 1985/86:6 om färjetrafiken till Gotland utan åtgärd.

Stockholm den 21 november 1985

På trafikutskottets vägnar

Kurt Hugosson

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Olle Östrand (s), Olle Grahn (fp), Sven-Gösta Signell (s), Per Stenmarck (m), Rune Johansson (s), Margit Sandéhn (s), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Sten-Ove Sundström (s), Agne Hansson (c), Rune Thorén (c) och Jan Jennehag (vpk).

Särskilt yttrande

Jan Jennehag (vpk) anför:

Vpk har ingen anledning att motsätta sig att samhällets stöd till privata företag granskas.

Gotlandsbolaget utför dock tjänster som samhället har det fulla ansvaret för. Vpk har tidigare föreslagit ett förstatligande för att få direkt kontroll över verksamheten. En översyn av färjetrafiken kan inte ske utan att begreppet "tillfredsställande transportförsörjning" definieras. Jag utgår från att transportrådets översyn och regeringens kommande förslag noga redovisar de samhällsekonomiska konsekvenserna av en omprövning av trafikens uppläggning och omfattning.

gotab Stockholm 1985 83593