

Regeringens skrivelse 1985/86: 6

om färjetrafiken till Gotland



Skrivelse
1985/86: 6

Regeringen överlämnar till riksdagen bifogade utdrag av regeringsprotokollet den 27 juni 1985.

På regeringens vägnar

Ingvar Carlsson

Curt Boström

Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelsen redovisas regeringens överväganden med anledning av en skrivelse från transportrådet om färjetrafiken till Gotland.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 27 juni 1985

Närvarande: statsrådet I. Carlsson, ordförande, och statsråden Lundkvist, Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, Andersson, Boström, Göransson, Gradin, R. Carlsson, Holmberg, Thunborg, Wickbom

Föredragande: statsrådet Boström

Skrivelse om färjetrafiken till Gotland

1 Inledning

Sedan 1971 har färjetrafiken till Gotland varit reglerad genom koncessionslagstiftning (lagen 1970:871 om linjesjöfart på Gotland). År 1972 infördes transportstöd för Gotlandstrafiken. Stödet inriktades från början på de från Gotland utgående godstransporterna i färjetrafiken. Godstransportstödet utvidgades 1975 till att även avse transporter till Gotland. Vidare infördes ett persontransportstöd. Fram till år 1978 utgick stödet till Rederiaktiebolaget Gotland (Gotlandsbolaget) i huvudsak efter trafikens omfattning och en beslutad taxenedsättning. Därefter har transportstödet till Gotlandstrafiken utbetalats i enlighet med ett avtal mellan staten och Gotlandsbolaget och haft formen av en underskottstäckning för trafiken.

Det ursprungliga avtalet mellan staten och Gotlandsbolaget slöts år 1977 och gällde till utgången av år 1982. Efter en förlängning ersattes 1977 års avtal av ett nytt som slöts 1983 och gäller från den 1 januari 1984 till den 31 december 1987.

Huvudprincipen i 1983 års avtal var densamma som i 1977 års avtal nämligen att staten har det fulla ekonomiska ansvaret för den så kallade koncessionstrafiken. Skillnaden mellan avtalen är att 1983 års avtal ger rederiet en större ekonomisk rörelsefrihet. Tanken bakom detta avtal var att det skulle verka dämpande på anspråken på statsbidrag till Gotlandstrafiken. I proposition 1983/84:14 redovisas 1983 års avtal och på vilka sätt det skiljer sig från 1977 års avtal.

2 Föredraganden

2.1 Kostnadspåverkande faktorer och anslag

Statens kostnader för Gotlandstrafiken påverkas av ett antal faktorer, av vilka flertalet på ett eller annat sätt är bundna av riksdagens beslut.

Trafikens omfattning är den viktigaste kostnadspåverkande faktorn. För denna gäller att Gotland skall tillförsäkras en tillfredsställande transportförsörjning. Någon absolut nivå på vad som kan anses vara tillfredsställande har riksdagen inte fastslagit, varför regeringen eller den myndighet som

regeringen bestämmer, i detta fall transportrådet, inom vissa gränser kan påverka kostnaderna för trafiken. Kostnaden för staten påverkas även av konstruktionen av avtalet mellan staten och Gotlandsbolaget. Under löpande avtalsperiod är dock denna faktor påverkbar endast i begränsad omfattning.

En annan viktig faktor för anspråken på statsbidrag är *taxenivån*. Riksdagen har beslutat om att den s. k. vägprincipen skall gälla för taxorna i Gotlandstrafiken. Detta innebär 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 fjärrtrafik på fastlandet. Riksdagen har genom denna taxeknytning begränsat regeringens möjligheter att genom taxehöjningar minska anspråken på statsbidrag.

Anslaget till transportstöd för Gotlandstrafiken anvisas som ett förslagsanslag. Det innebär att regeringen till följd av förändrade förutsättningar t. ex. ändrad trafikutveckling, höjda drivmedelspriser etc. kan överskrida anvisat belopp. Regeringen kan däremot inte överskrida anslaget för andra ändamål eller för att genomföra en väsentligt förändrad trafik utan riksdagens godkännande. För transportstödet till Gotland gäller därutöver att riksdagen vid ett flertal tillfällen uttalat att anslaget bör begränsas. I sitt betänkande 1984/85:18 har trafikutskottet klart uttalat att åtgärder som innebär en nivåförändring av anslaget inte kan företas utan riksdagens godkännande.

Detta innebär att den enda faktor, som kan påverka anslaget och som regeringen i någon mening förfogar över, är trafikuppläggningsen (turlistan).

2.2 Kostnadsutvecklingen

I årets budgetproposition (prop. 1984/85:100, bil. 8, s. 130) redovisade jag att anspråken på statsbidrag beräknades av bolaget 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 1986 finns ingen budget men det är uppenbart att de av riksdagen anvisade 39 milj. kr. för budgetåret 1985/86 (TU 1984/85:18, rskr 208) inte avspeglar den nivå på statsbidraget som staten kommer att få lämna till Gotlandsbolaget vid i huvudsak oförändrad trafikomfattning.

Mot bakgrund av kostnadsutvecklingen har transportrådet överlagt med Gotlandsbolaget, Gotlands kommun och länsstyrelsen i Gotlands län om trafikuppläggning för vintern 1985/86. Resultatet av överläggningarna har redovisats i en skrivelse till regeringen den 15 maj 1985.

2.3 Transportrådets skrivelse

Syftet med transportrådets överläggningar har varit att försöka förmå Gotlandsbolaget att vidta olika rationaliseringsåtgärder samt att undersöka möjligheterna till en omstrukturering av trafiken som kan minska bidrags-

behovet. Vid överläggningarna har framkommit att Gotlandsbolaget ansett sig ha begränsade möjligheter att vidta ytterligare effektiviserings- och rationaliseringsåtgärder. Den enda konkreta åtgärden är viss förändring av organisationen i hamnarna från hösten 1985. I övrigt är bolaget enligt transportrådets skrivelse inte berett att vidta några väsentliga rationaliseringsåtgärder.

I diskussionerna om en minskning av trafiken har rådet fört fram en begränsning av trafiken på Oskarshamn under vinterperioden. Antalet resenärer mitt i veckan uppgår ofta inte till mer än 50 per enkeltur. Statens kostnader per passagerare uppgår härvid enligt transportrådet till i runt tal 1 000 kr. En sådan begränsad minskning av trafiken som en indragning av dessa turer innebär har dock mött hårt motstånd från intressenterna.

Transportrådets slutsats av diskussionerna är mot denna bakgrund att det krävs en total översyn av den framtida trafikuppläggnings. Preliminära studier som rådet har gjort visar också att det finns 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. En analys som rådet har gjort visar t. ex. att om trafiken omstruktureras så att endast en hamn på fastlandet trafikeras under större delen av året kan statsbidraget minskas till en nivå av 20–40 milj. kr. per år beroende på ambitionsnivån. Inom ramen för en sådan trafikuppläggning finns då också enligt transportrådet visst utrymme för förbättringar vad gäller turtäthet, tidtabeller och prisnivå.

En sådan trafikomläggning är tekniskt möjlig att genomföra redan från hösten 1985 men bör enligt rådet anstå till hösten 1986 bl. a. av hänsyn till marknadsföringen och möjligheten att få trafiken utformad i enlighet med intressenternas önskemål.

2.4 Gotlandstrafiken vintern 1985/86 och sommaren 1986

Kostnadsutvecklingen i Gotlandstrafiken gör det nödvändigt att radikalt ompröva trafikens uppläggning och omfattning. Riksdagens upprepade krav på en begränsning av statsbidraget understryker detta. Alla möjligheter att begränsa kostnaderna måste tas tillvara. Mot den bakgrunden är det min uppfattning att marginella nedskärningar i nuvarande trafik ger en för liten besparing i förhållande till de olägenheter en sådan skulle medföra för trafikanterna till Gotland.

Jag har övervägt om en trafikomläggning bör ske redan från hösten 1985 men kommit fram till att olägenheterna av en så snabb omläggning är så stora att besparingarna inte kan motiveras. När en ny trafik introduceras måste den vara väl planerad och förberedd. Provisorier av olika slag riskerar att uppfattas som permanenta serviceförsämringar och kommer att påverka den långsiktiga tillströmningen av resenärer negativt. Det är också viktigt att Gotlandsintressenterna bereds tillfälle att lämna synpunkter på trafiken så att deras önskemål i görligaste mån kan tillgodoses.

Min slutsats är därför att transportrådet bör ges i uppdrag att i samarbete med Gotlandsintressenterna göra en total översyn av färjetrafiken till

Gotland och att en sådan omläggning bör ske från hösten 1986. I avvaktan på den detaljerade trafikuppläggnings och överläggningarna bör en i stort sett oförändrad tidtabell och trafik gälla. Transportrådet bör bemyndigas att fatta nödvändiga beslut.

2.5 Ekonomiska konsekvenser

Som framgått av min tidigare redogörelse medför inte mitt förslag några besparingseffekter under budgetåret 1985/86. Mot denna bakgrund hör riksdagen informeras om de beslut beträffande tidtabeller som regeringen kan komma att bemyndiga transportrådet att fatta och också informeras om att anspråken på statsbidrag kommer att överstiga det beräknade beloppet om 39 milj. kr.

För budgetåret 1985/86 beräknar jag att en i stort sett oförändrad tidtabell kan komma att medföra ett anspråk på statsbidrag i storleksordningen 75 milj. kr.

Genom en väl planerad trafikomläggning hösten 1986 med inriktning på en hamn på fastlandet under större delen av året och där eventuellt utrymme lämnas för sommartrafik utan statsbidrag bedömer jag att en tillfredsställande transportförsörjning till Gotland kan genomföras till en kostnad för staten i storleksordningen 20–40 milj. kr. per år.

2.6 Gotlandstrafiken i framtiden

Ansträngningarna bör alltså inriktas mot en väl planerad trafikomläggning hösten 1986. Vidare bör också i anslutning härtill prövas om sådan trafik under sommaren kan tillåtas som inte ställer anspråk på statsbidrag. Därigenom skulle anspråken på statsbidrag kunna begränsas. Turisttrafiken skulle kunna ges en mer attraktiv utformning. Tidtabellen i lågtrafik skulle bättre kunna anpassas till resenärernas önskemål.

3 Hemställan

Med hänvisning till vad jag har anfört hemställer jag att regeringen bereder riksdagen tillfälle att ta del av vad jag har redovisat.

4 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom skrivelse bereda riksdagen tillfälle att ta del av vad föredraganden har anfört.

