

Nr 988

Av herr **Svensson** i Stenkyrka m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 191, angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

(Lika lydande med motion nr 816 i Första kammaren)

Kungl. Maj:t har i propositionen nr 191 förelagt riksdagen förslag till nya riktlinjer för den statliga trafikpolitiken. Dessa förslag innebär en nyorientering av trafikpolitiken i syfte att skapa ett mera konkurrensfrämjande system på transportmarknaden. Målet för trafikpolitiken bör enligt uttalande i propositionen av chefen för kommunikationsdepartementet vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader. I den mån det inte med kravet på kostnadstäckning för varje transportgren går att lämna en viss bygd den trafikservice som från samhällets synpunkt är rimlig bör ersättning till trafikföretaget utgå av allmänna medel.

För ett av våra landskap, nämligen Gotland, utgör förverkligandet av den nämnda målsättningen ett livsvillkor. Upphävandet av de konkurrenshämmande regleringar på järnvägstrafikens och den yrkesmässiga biltrafikens områden som föreslås i propositionen är givetvis värdefullt även för Gotland, men det väsentliga och allt annat överskuggande problemet för Gotland i fråga om trafikpolitiken är att kostnaderna för person- och godsbefordran mellan Gotland och fastlandet icke blir högre än för motsvarande sträckor på fastlandet. På grund av Gotlands geografiska läge måste såväl godstransporter som resor ske antingen med båt eller med flyg mellan Gotland och fastlandet. Eftersom gotlänningarna icke kan använda järnväg för detta ändamål är det ett rättvisekrav från deras sida, att taxorna för båt- och flygtrafiken kommer att ligga på ungefär samma nivå som taxorna för järnvägsbefordran på sträckor som motsvarar avståndet mellan Gotland och en ort på fastlandet.

Det i propositionen angivna målet för trafikpolitiken — att trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnad — skulle kunna sättas som motto för strävanden från gotländskt håll sedan lång tid tillbaka beträffande Gotlands trafikförbindelser med fastlandet. Genom motioner och interpellationer i riksdagen, genom framställningar till regeringen och centrala myndigheter och genom opinionsyttringar i pressen och på offentliga diskussionsmöten har man sökt jämna vägen mot förverkligandet av denna målsättning. Såväl statliga utredningar som lokalt företagna utredningar har vid skilda tidpunkter penetrerat de gotländska trafikproblemen och lagt fram förslag till åtgärder för förbättringar av trafiken mellan Gotland och fastlandet.

Efter motioner i riksdagen tillsattes år 1945 den s. k. Gotlandskommittén,

som i sitt år 1951 avgivna betänkande föreslog en ny trafikorganisation för linjefarten mellan Gotland och fastlandet. Det skulle inrättas en enda för gods-, post- och personbefordran avsedd bilfärjeförbindelse mellan Visby och Nynäshamn. Trafiken skulle omhänderhas av ett särskilt bolag med de av trafiken huvudsakligen berörda intressenterna på Gotland som aktieägare. Staten skulle lämna ekonomiskt stöd åt bolaget. 1954 års Ö-utredning hade visserligen icke i uppdrag att framlägga förslag rörande de gotländska kommunikationerna men anlade dock i sitt år 1958 avlämnade betänkande vissa principiella synpunkter på kommunikationsproblemet med hänsyn till kommunikationernas stora betydelse för Gotlands näringsliv m. m. Utredningen fann att det icke torde vara möjligt lösa trafikfrågorna på ett ur gotländska synpunkter tillfredsställande sätt utan att statsmakterna medverkade ekonomiskt både när det gällde kapital för de behövliga nya båtarna och, troligen också, när det är fråga om att hålla fraktkostnaderna på rimlig nivå. Utredningen berörde också flygförbindelserna och framhöll, att det var synnerligen angeläget, att taxorna på Gotlandsflyget sattes så lågt som möjligt. En riktpunkt härvidlag borde vara att kilometerpriset i görligaste mån skall överensstämma med motsvarande pris på jämförbara inrikeslinjer. År 1960 avlämnade en lokalt på Gotland tillsatt kommitté förslag om att utbyggnad av hamnen i Visby skulle ske, helt finansierad av statsmedel, och att staten skulle lämna bidrag på subventionsbasis till anskaffande av tidsenlig båtmateriel.

De förslag och önskemål, som framfördes av de nämnda utredningarna, ledde icke i någotdera fallet till omedelbara åtgärder. Först senare har de delvis börjat genomföras. Ur gotländsk synpunkt särskilt nedslående har varit, att Gotlandskommitténs redan för tolv år sedan framlagda förslag rörande skapande av en modern trafikorganisation för sjöfarten mellan Gotland och fastlandet icke vann tillräckligt gehör hos statsmakterna. Strävandena att utveckla Gotlands näringsliv och hejda avfolkningen skulle helt säkert ha givit ännu bättre resultat än vad som hittills uppnåtts, om en bilfärjeförbindelse, inordnad i en "från dörr till dörr"-transportorganisation hade kommit till stånd redan under förra hälften av 1950-talet. Först under de allra senaste åren har bilfärja anskaffats för trafik mellan hamnar på Gotland och på fastlandet, dels av ångfartygsaktiebolaget Gotland i Visby och dels av rederiaktiebolaget Nordö i Kalmar. Bilfärjetrafiken kommer från och med nästa sommar att ytterligare utvidgas, då det förstnämnda rederiet sätter in två nybyggda färjor och det senare en likaledes nybyggd färja. Från statens sida har icke satsats något kapital för anskaffande av färjor. Det må emellertid nämnas, att Ångfartygsaktiebolaget 1961 ansökte om statslån för byggande av en färja. Förslaget från den lokala Gotlandskommittén om statligt stöd för anskaffande av modern båtmateriel har genom utvecklingens gång blivit inaktuellt. Det andra förslaget från denna kommitté, att staten skulle svara för hela kostnaden för utbyggnaden av hamnen i Visby, har i huvudsak blivit förverkligat. Efter förslag

i 1962 års statsverksproposition bemyndigade riksdagen år 1962 Kungl. Maj:t att lämna statsbidrag till detta hamnbygge med 90 procent av kostnaderna. Dessutom kan nämnas, att arbetsmarknadsstyrelsen lämnat anslag till utbyggnad av hamnen i Klintehamn, vilket anslag i stort sett täcker kostnaden för utbyggnaden.

De av Ö-utredningen framförda önskemålen rörande taxorna på Gotlandsflyget har inte beaktats av statsmakterna. Inte heller upprepade interpellationer i riksdagen i samma syfte har lett till resultat. Priserna på flygbiljetterna är snarast mera betungande för resenärerna nu än då den nämnda utredningen avlämnade sitt betänkande. Härtill har icke minst bidragit den i år företagna höjningen av den statliga flygplatsavgiften till det dubbla. Denna avgift inbakas i biljettpriset och uppgår för närvarande för tur och returresa Visby—Bromma—Visby till ungefär en femtedel av biljettpriset.

Av den ovan lämnade redogörelsen framgår att kommunikationerna mellan Gotland och fastlandet i vissa avseenden förbättrats, men mycket återstår ännu att göra innan gotlänningarna blir jämställda med rikets övriga inbyggare i fråga om kostnader för godstransporter och resor. I fråga om sjöfartsförbindelserna pågår en omfattande modernisering av båtmaterielen och hela trafikapparaten. Det är nu möjligt att överskeppa lastfordon på färjorna och härigenom transportera varorna från avsändaren direkt till mottagaren utan dubbla omlastningar från fordon till båt och tillbaka till fordon. Kostnaderna för omlastningar bortfaller. Då två rederier numera bedriver linjefart mellan gotländska hamnar och fastlandshamnar skulle man teoretiskt kunna tänka sig, att konkurrensen dem emellan kommer att pressa ner fraktkostnaderna. Hitills har så inte skett i någon nämnvärd utsträckning, och det torde knappast heller vara troligt att det kommer att ske, när trafikapparaten blir utbyggd genom insättande av de nya, nu beställda färjorna. Dessa färjor kräver mycket betydande kapitalinvesteringar, varför det finns anledning antaga, att förräntningen av desamma tvingar rederierna att tillämpa relativt höga taxor. Härtill kommer att hamnavgifterna är höga, särskilt för tunga lastfordon; en faktor som också motverkar taxesänkningar. Man kan sammanfattningsvis konstatera vad sjöfartsförbindelserna beträffar att trafikstandarden avsevärt förbättrats men att godstrafiktaxor och personbiljettpriser med nästan hundra procentig sannolikhet alltså kommer att ligga vida högre än motsvarande avgifter för järnvägsbefordran på sträckor av motsvarande längd. I fråga om flygförbindelserna är Gotland så till vida gynnat, att turtätheten på linjen Visby—Bromma är högre än på andra inrikeslinjer. Gotland är däremot uppenbart missgynnat, när det gäller avgifter såväl för personresor som godsbefordran. Kilometerpriset ligger alltså onormalt högt i förhållande till andra inrikeslinjer. Till viss del beror detta på uttagande av den statliga flygplatsavgiften. I fråga om flygförbindelserna finns heller inga konkurrerande företag — det är ett monopol för AB Linjeflyg — varför det inte ens teoretiskt är tänkbart

att erhålla sänkning av priserna genom konkurrens mellan olika trafikföretag.

När riksdagen nu har att ta ställning till frågan om riktlinjer för den framtida statliga trafikpolitiken är det enligt vår mening nödvändigt att den också prövar hur dessa riktlinjer skall tillämpas på Gotlands speciella trafikproblem. En sådan prövning är givetvis motiverad av Gotlands geografiska läge, som gör att gotlänningarna icke kan dra någon nytta av de åtgärder som föreslås i fråga om upphävande av de konkurrensbegränsande regleringarna på järnvägstrafikens område och i viss mån inte heller av motsvarande åtgärder på den yrkesmässiga biltrafikens område. Som allmän princip för den statliga trafikpolitiken visavi Gotland bör gälla, att staten skall i den utsträckning som blir behövlig lämna ekonomiskt stöd åt gotlandstrafiken så att kostnaderna för gods- och personbefordran blir i huvudsak lika med kostnaderna för järnvägstransport med motsvarande standard på sträckor av samma längd. Hur stödet skall utformas bör det ankomma på Kungl. Maj:t att lämna riksdagen förslag om. Kungl. Maj:t bör med hänsyn härtill kontinuerligt följa utvecklingen inom gotlandstrafiken. Ekonomiskt stöd kan bli behövt dels åt de företag som upprätthåller trafik mellan Gotland och fastlandet och dels åt de kommuner som äger av denna trafik använda hamnar, så att dessa inte tvingas att uttaga för trafiken alltför betungande hamnavgifter. Beträffande flygtrafiken på Gotland skulle en betydande taxesänkning kunna ske, om staten slopade uttagandet av flygplatsavgifter för dess del. Ur rent principiell synpunkt är det också diskutabelt, om luftfartsverket bör vara ekonomiskt självbärande genom uttag av höga flygplatsavgifter.

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 191 måtte uttala, att målet för den statliga trafikpolitiken i fråga om Gotlands trafikförbindelser med fastlandet skall vara, att staten skall i den utsträckning som blir behövlig lämna ekonomiskt stöd åt gotlandstrafiken, så att kostnaderna för gods- och personbefordran mellan Gotland och fastlandet blir i huvudsak lika med kostnaderna för transport per järnväg med motsvarande trafikstandard på sträckor av samma längd samt att riksdagen ville beakta de synpunkter, som i övrigt framförts i motionen.

Stockholm den 11 november 1963

Per Svensson
i Stenkyrka

Carl Eric Hedin

Bengt Arweson

Anders Dahlgren

Mac P. Hamrin

Eric W. Johansson

Hj. Heidenberg

Fritz Börjesson
i Glömminge

Gustaf Kollberg

Einar Hægglom

