

Nr 534

Av herrar **Franzén** i Träkumla och **Gustafsson** i Stenkyrka, om åtgärder för att minska kostnaderna för person- och godstrafik till Gotland.

Kostnaderna för person- och godstransporter över havet till och från Gotland är under utredning i enlighet med ett riksdagsbeslut från 1963. Utredningen väntas avlämna sitt betänkande under innevarande år, varefter sedvanlig remissbehandling samt bearbetning i departementet förutsätts följa. Då kostnaderna för transporter såväl med båt som med flyg är svårt betungande för gotlänningarna och det gotländska näringslivet, är det motiverat med temporärt insatta åtgärder i avvaktan på den samlade lösning som emotses som resultat av utredningens arbete.

På en rad olika områden finns det faktorer som påverkar frakt- och biljettpriser i höjande riktning och där man utan föregående utredning kan besluta om lättnader. Det gäller t. ex. de statliga och kommunala avgifterna, såsom hamnavgifterna för båttrafiken och de statliga avgifterna för flyget. Då det inte finns andra förbindelser mellan Gotland och de övriga delarna av riket än de här nämnda belastas gotlandstrafiken med avgifter som kan undvikas på andra håll i landet genom att man har alternativa transportmöjligheter att tillgå. För alla bilar som transporteras till och från Gotland måste t. ex. betalas en hamnavgift på 4,50 kronor, och alla frakter beläggs med hamnavgifter som uppgår till 7,05 kronor per ton för sträckan Klintehamn—Oskarshamn och till 6,75 kronor på sträckan Kappelshamn—Södertälje. Fraktpriset är i medeltal för dessa sträckor 34,80 kronor per ton, och hamnavgifterna är således en betydande del av fraktkostnaden.

De statliga avgifterna på flyglinjen Visby—Bromma har betydande del i det höga biljettpris som för närvarande gäller. Ca 25 procent av biljettens bruttopris består av olika statliga avgifter som t. ex. passageraravgift och landningsavgift m. m. Biljettpriset är nu under vintern 147 kronor. Som en jämförelse med ovan nämnda biljettpriser kan nämnas att biljettpriset på linjen Köpenhamn—Borgholm är 89 kronor.

Att som en temporär åtgärd slopa dessa avgifter i avvaktan på framtida åtgärder som resultat av utredningen bör inte bereda några större problem. För flygets vidkommande är det fråga om rent statliga avgifter. För hamnavgifterna gäller att de i regel uppbärs av den kommun där hamnen är belägen. Hamnarna i Klintehamn och Kappelshamn är emellertid härvid ett undantag, då de ägs av den s. k. lanthamnsfonden fram till årsskiftet

1966/67, varefter de övergår i respektive kommuns ägo. Under innevarande år kan alltså staten — som utövar kontroll över lanthamnsfonderna — avstå från hamnavgifterna. För andra gotlandshamnars vidkommande bör staten träda emellan och bestrida det inkomstbortfall som slopande av hamnavgifterna skulle innebära. Samma förhållande förutses inträda för de hamnar som blir kommunala vid kommande årsskifte.

Enbart slopandet av hamnavgifterna ger emellertid inte full rättvisa åt t. ex. de bilister som vill ha sina fordon över havet till eller ifrån Gotland. Turistlivet, som utan tvekan har en avgörande betydelse för Gotlands ekonomiska utveckling, hämmas uppenbarligen av att det är dyrare att transportera bilen över havet med båt än vad det skulle vara att köra motsvarande sträcka därest det funnits landförbindelse. En bil av medelstorlek kostar 90 kronor i frakt på sträckan Kappelshamn—Södertälje, och förarens biljett kostar 60 kronor, allt räknat efter tur och retur. Den sammanlagda kostnaden för bil och förare blir alltså 150 kronor. Den sträcka transporten gäller mäter 16,5 landmil. Om vederbörande bilist kunnat färdas på en landförbindelse skulle det ha kostat honom 66 kronor om man räknar en milkostnad av fyra kronor. Proportionerna är i stort sett desamma på den kortare sträckan mellan Klintehamn och Oskarshamn. Där kostar bilen 75 kronor och personbiljett 52 kronor, vilket tillsammans utgör 127 kronor. Transportsträckan mäter 11 landmil och skulle följaktligen ha kunnat köras för 44 kronor över en landförbindelse. Om ytterligare tre personer utöver föraren följer med på resan bli givetvis proportionerna ännu orimligare.

På sträckan Visby—Nynäshamn kostar en bil av motsvarande storlek 102 kronor tur och retur och på sträckan Visby—Oskarshamn 90 kronor. Personbiljetterna på dessa linjer avviker inte i någon större utsträckning från de övriga exempel som nämnts, varför proportionerna även i dessa fall är ofördelaktiga.

Av det här anförda framgår att gotlandstrafiken såväl till sjöss som i luften utsätts för diskriminerande fördyringar som blir särskilt kännbara därför att alla resande är hänvisade till de två färdalternativ som står till buds. Om man vill nå en något så när tillfredsställande rättvisa bör alltså först och främst de statliga och kommunala avgifterna slopas för gotlandstrafiken och staten gottgöra kommunerna för det inkomstbortfall som blir följd. Därutöver bör ett särskilt fraktlindringsbidrag införas för biltransporterna. Detta bidrag bör avräknas mot bilskattemedel och täcka mellanskillnaden mellan de faktiska kostnaderna, sedan hamnavgifterna bortfallit, och de kostnader som skulle gälla därest det fanns landförbindelse. Om ett sådant bidrag inskränktes till att gälla enbart gotlandsregistrerade bilar skulle den sammanlagda summan stanna vid ca 500 000 kronor per år.

Med stöd av vad som här anförts hemställas,

att riksdagen måtte medge dels att de statliga avgifterna för gotlandsflyget slopas, dels att staten påtar sig kommunernas inkomstbortfall vid ett slopande av hamnavgifterna i de hamnar som berörs av gotlandstrafiken, samt

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära skyndsamma åtgärder för införande av ett särskilt fraktlindringsbidrag för bilfrakter mellan Gotland och fastlandet att avräknas mot bilskattemedel.

Stockholm den 26 januari 1966

Nils Franzén

i Träkumla

Torsten Gustafsson

i Stenkyrka