

Nr 687

Av herrar Franzén i Träkumla och Gustafsson i Stenkyrka, om
reducering av flygtaxorna på gotlandslinjen.

Riksdagens beslut 1963 om den statliga trafikpolitiken innehöll en programförklaring av följande innehåll: »Varje trafikgren bör i princip svara för sina kostnader och förutsättningar även i övrigt skapas för en konkurrens på lika villkor, vilket är av betydelse för att nå en samhällsekonomiskt riktig uppdelning av trafiken mellan de olika trafikgrenarna. Målet för trafikpolitiken bör vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader. I den mån det inte med kravet på kostnadstäckning går att lämna en viss bygd den trafikservice som från samhällets synpunkt är rimlig, bör ersättning till trafikföretaget utgå av allmänna medel.»

I enlighet med denna princip föreslås i årets statsverksproposition 215 milj. kronor som ersättning till SJ för täckande av underskott för drift av icke lönsamma järnvägslinjer. För de delar av landet däremot som inte täcks av järnvägsnätet och där konkurrens på lika villkor mellan olika trafikmedel inte kan upprätthållas genom att man dessutom saknar landsväg, bro eller avgiftsfri färja har inte riksdagens målsättning kunnat uppfyllas. För en sådan del av landet som exempelvis Gotland där enbart flyg- eller båtförbindelse kan komma i fråga har statens avgiftspolitik när det gäller kommunikationsmedlen i stället kommit att motverka riksdagens målsättning för trafikpolitiken. Man kan t. ex. nämna att de statliga passagerar- och flygplatsavgifterna motsvarar ca 25 procent av biljettpriset mellan Gotland och fastlandet. Vad det gäller båtförbindelserna har Gotland varit helt hänvisat att klara sina egna problem utan statlig medverkan, och vad flyget beträffar har resenärerna på gotlandslinjen fått betala det högsta kilometerpriset i landet trots att passagerarbeläggningen varit hög. Under fjolåret uppgick antalet passagerare till och från Visby flygfält till 183 355 vilket visar gotlänningarnas stora beroende av flygförbindelserna.

Taxesättningen på visbylinjen kan ställas i relation till de priser som det till största delen svenskägda SAS tillämpar på linjen Köpenhamn—Bornholm där priset är mindre än hälften av det Linjeflyg tillämpar på Visby.

När krav framförts från gotländskt håll om lättnader i kostnadstrycket har detta avvisats med den motiveringen att de kortare sträckorna alltid ställer sig dyrare att trafikera. De prissänkningar på vissa korta inrikes-

linjer som nu aviserats av Linjeflyg tyder emellertid på att dessa argument inte är relevanta.

För att den statliga trafikpolitiken skall få tillämpning även på Gotland i enlighet med den programförklaring som avgavs av 1963 års riksdag kräves särskilda åtgärder. En rimlig begäran är därför att en reduktion av flygtaxorna i första hand får ske genom statliga åtgärder i form av borttagande av de särskilda avgifter som läggs på biljettpriiset för bestridande av luftfartsverkets kostnader. Dessutom förutsätts att en ingående granskning sker av AB Linjeflygs ekonomiska kalkyler för taxesättningen.

Med stöd av vad ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär dels att de statliga avgifterna på gotlandsflyget slopas, dels att Linjeflygs taxesättning på visbylinjen blir föremål för särskild granskning.

Stockholm den 28 januari 1969

Nils Franzén (cp)

i Träkumla

Torsten Gustafsson (cp)

i Stenkyrka
