

## Trafikutskottets betänkande

1978/79:22

### med anledning av propositionen 1978/79:100 såvitt avser anslaget till Transportstöd för Gotland jämte motioner

#### Propositionen

I propositionen 1978/79:100 bilaga 9 (kommunikationsdepartementet) har regeringen under punkten E 15 (s. 133–134) föreslagit riksdagen att till Transportstöd för Gotland för budgetåret 1979/80 anvisa ett förslagsanslag av 29 800 000 kr.

#### Motionerna

I motionen 1978/79:376 av Torsten Gustafsson m. fl. (c, s, m) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att planerad om- och utbyggnad av Visby hamn i statsbidragshänseende skall likställas med tidigare verkställd utbyggnad.

I motionen 1978/79:533 av Sven Mellqvist m. fl. (s) föreslås att riksdagen hos regeringen begär förslag om statligt stöd för om- och tillbyggnad av Visby hamn.

I motionen 1978/79:1421 av Eric Rejdnell (fp) hemställs att riksdagen hos regeringen begär utredning om kostnadsansvar och kostnadsfördelning för utbyggnad av Visby hamn.

I förevarande sammanhang har även behandlats den med anledning av propositionen 1978/79:99 – om en ny trafikpolitik – framlagda motionen 1978/79:2395 av Per-Axel Nilsson m. fl. (s) vari föreslås att riksdagen beslutar att priserna i persontrafiken med Gotlandsfärjorna även fortsättningsvis skall ha sin utgångspunkt i SJ-taxan.

#### Utskottet

##### *Anslagsfrågan*

Transportstödet för Gotland omfattar enligt beslut av 1974 års riksdag (prop. 1974:140, TU 1974:27, rskr 1974:347) såväl person- som godsbefordran i färjetrafik på Gotland. Genom lagen (1970:871) om linjesjöfart på Gotland meddelar regeringen tillstånd samt fastställer turplaner och taxor för färjetrafiken på Gotland. Trafiken utförs av Rederi AB Gotland. Transportstödet avser person- och godstransporterna i Gotlandsbolagets färjetrafik och har genom den nämnda lagen kunnat byggas in direkt i bolagets taxa.

Det nuvarande stödet innebär en 75-procentig reduktion i förhållande till bolagets grundtaxa avseende godstransporter mellan Gotland och fastlandet. I fråga om persontransporterna har stödet utformats så att priset för en enkel resa med färja inte bör vara högre än priset för en enkel andraklassbiljett på tåg för motsvarande färdsträcka vilket, i förhållande till de taxor som annars skulle gälla, innebär en sänkning av biljettpriserna på olika relationer med 25–40 %. Även för personbilar har avgiften sänkts. På Gotland bosatt personer erhåller 50 % på de reducerade person- och personbilstaxorna.

I budgetpropositionen framhåller föredragande statsrådet sin avsikt att under våren 1979, efter utvärdering av nuvarande bidragssystem, förelägga riksdagen förslag med anledning därav. Förslagen har nu lagts fram i propositionen 1978/79:152 om transportstöd. Utskottet har dock beslutat föreslå riksdagen att till kommande riksmöte uppskjuta behandlingen av den propositionen och motioner som väckts i anledning av denna, ävensom en motion angående transportstöd för Gotland som väckts under den allmänna motionstiden 1979.

För budgetåret 1979/80 räknar fraktbidragsnämnden med ett medelsbehov om 29,8 milj. kr., vilket är en höjning av anslaget med 4,3 milj. kr. Beräkningen har grundats på att stödet baseras på i huvudsak oförändrade villkor. Föredraganden ansluter sig till nämndens förslag. Utskottet har för sin del ej något att erinra mot beräkningen av anslaget och tillstyrker den sålunda föreslagna medelsanvisningen.

### *Persontransportstöd*

I motionen 1978/79:2395 föreslås att riksdagen beslutar att priserna i persontrafiken med Gotlandsfärjorna även fortsättningsvis skall ha sin utgångspunkt i SJ-taxan. Den under allmänna motionstiden 1979 väckta motionen 1978/79:1401 (av Georg Danell och Lars Schött, båda m), vilken utskottet föreslagit skall uppskjutas till kommande riksmöte, innehåller f. ö. önskemål av liknande slag.

Den först nämnda motionen har väckts med anledning av propositionen 1978/79:99 om en ny trafikpolitik. Motionärerna hänvisar till det förslag till omfattande sänkning av SJ:s taxor som redovisas i propositionen. En förutsättning för att förslaget skall kunna genomföras är att SJ avlastas de kapitalkostnader som beräknas uppkomma. Dessa har uppskattats till 150 milj. kr. per år. I motionen framhålls att propositionen ej berör priserna i Gotlandstrafiken. Samtidigt erinrar motionärerna om riksdagens beslut år 1974 enligt vilket taxesättningen för Gotlands färjelinjer skall följa SJ:s taxesättningar. Det finns därför enligt motionen skäl att nu begära att det tidigare riksdagsbeslutet följs.

Genom den proposition (prop. 1974:140) som låg till grund för det i motionen nämnda riksdagsbeslutet infördes transportstöd till persontrafiken

med Gotlandsbolagets färjor. Som skäl för ett sådant persontransportstöd anfördes i propositionen den högre färdkostnad som en färjeresa mellan Gotland och fastlandet förde med sig jämfört med vad en kollektivresa betingade på motsvarande avstånd på fastlandet. Vid sina överväganden ang. storleken och utformningen av stödet fann föredragande statsrådet det naturligt att utgå från ett järnvägsalternativ. Priset för en enkel resa med färja ansågs sålunda inte böra vara högre än priset för en enkel andraklassbiljett på tåg för motsvarande färdsträcka. I betänkandet TU 1974:27 förklarade sig utskottet kunna godta vad föredraganden föreslagit.

Alltsedan transportstödet till persontrafiken med Gotlandsbolagets färjor infördes har grundavgifterna för passagerarbefordran med dessa färjor varit anpassade till järnvägspriserna för enkel andraklassbiljett för motsvarande färdsträckor. Någon ändring härvidlag föreslås varken i budgetpropositionen eller i propositionen 1978/79:152 om transportstöd. Utskottet förutsätter därför att, i den mån SJ:s taxor sänks på sätt redovisats i propositionen 1978/79:99 om en ny trafikpolitik, avgifterna för personbefordran med Gotlandsbolagets färjor anpassas till dessa taxeändringar. En sådan anpassning bör så nära som möjligt tidsmässigt samordnas med omläggningen av SJ:s taxor. Vad utskottet sålunda anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

#### *Utbyggnad av Visby hamn*

Frågan om statligt bidrag till utbyggnad av Visby hamn har tagits upp i tre motioner. I motionen 1978/79:376 hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att planerad om- och utbyggnad av Visby hamn i statsbidragshänseende skall likställas med tidigare verkställd utbyggnad. I motionen 1978/79:533 föreslås att riksdagen hos regeringen begär förslag om statligt stöd för om- och tillbyggnad av Visby hamn. I motionen 1978/79:1421 hemställs att riksdagen hos regeringen begär utredning om kostnadsansvar och kostnadsfördelning för utbyggnad av Visby hamn.

Utskottet har vid ett studiebesök på Gotland under tiden den 4–5 maj 1979 studerat förhållandena i Visby hamn samt informerats därom vid överläggningar med representanter för länsstyrelsen i Gotlands län och Gotlands kommun. I motionerna och i samband med studiebesöket har bl. a. framhållits följande.

Visby hamn fick sin nuvarande yttre utformning på 1920-talet. För att tillgodose behovet av kajplatser i samband med att ro/ro-fartyg sattes in i färjetrafiken påbörjades år 1962 arbetet med att förlänga den s. k. Skeppsbrokajen söderut. För detta ombyggnadsarbete utgick statsbidrag med 90 % av kostnaderna.

Ombyggnadsarbetena avslutades år 1964. Sedan dess har färjetrafiken utvecklats mycket snabbt. Persontrafiken har under perioden 1965–1977 ökat

från 246 000 enkelresor till 692 000. I den prognos som gjorts i den regionala trafikplaneringen beräknas antalet passagerare år 1980 till 780 000. Utvecklingen hittills stämmer väl överens med prognosen. Under den nämnda tidsperioden har personbilstrafiken ökat från 48 000 enkelresor till 163 300 och lastbilstrafiken från 8 500 enkelresor till 38 600. Samtidigt har mängden transporterat gods ökat från 55 000 ton till 234 900 ton.

För att möta den ökande trafiken har efter hand allt större färjor satts in i trafik. De ro/ro-fartyg som användes efter hamnutbyggnaden år 1962 var 80–90 m långa och 14–16 m breda. Kapaciteten var 115–140 personbilar. De färjor som används i dag togs i bruk omkring år 1972. De har en längd av 120 m och en bredd av 21 m. Kapaciteten hos dessa färjor är ca 1 700 passagerare och 300 personbilar eller 36 trailers vardera. I juni 1979 kommer ytterligare en färja att sättas in i trafik. Denna lastfärja är 118 m lång och 16,5 m bred med en lastkapacitet av 60 trailers.

För att under den väntade fortsatta trafikökningen kunna fylla kraven på en tillfredsställande trafikförsörjning har nyligen två nya färjor beställts. Fartygen är beställda hos Svenska Varv AB och kommer att levereras i maj resp. december 1980. De kommer att ha en längd av ca 140 m och en bredd av ca 24 m. De båda beställda färjorna får en kapacitet som väsentligt överstiger de nuvarande färjornas. Tillsammans med den lastfärja som levereras i juni 1979 har härigenom skapats ett sådant utbud av transporttjänster att den beräknade efterfrågan på ett godtagbart sätt kan tillgodoses under överblickbar framtid.

Däremot kommer den nuvarande hamnen i Visby att vara otillräcklig för att motsvara den väntade trafikökningen eller för att fylla de övriga krav som måste kunna ställas på en regional hamn. Bl. a. har behovet av en förstärkning av det yttre vågskyddet i olika sammanhang framförts som ett sjösäkerhetskrav. Med anledning härav har utarbetats ett förslag till utbyggnad av hamnen i samråd mellan kommunen, länsstyrelsen och Gotlandsbolaget. Den däri föreslagna utbyggnaden innebär förlängning av den norra vågbrytaren, en ny sydlig vågbrytare samt utfyllnad av det södra strandområdet. Denna utbyggnad kräver emellertid så stora investeringar att Gotlands kommun har bedömt den som ogenomförbara med egna medel. För att finansiera utbyggnaden skulle intäkterna från hamnen behöva mångdubblas. Ett redan högt kostnadsläge för kommunikationerna till och från Gotland skulle därmed ytterligare höjas. Ur regionalpolitisk synvinkel är detta oacceptabelt.

Kostnaden för det omnämnda förslaget till utbyggnad av hamnen har beräknats till ca 156 milj. kr. I detta belopp ingår bl. a. kostnaderna för att anlägga en ny oljekaj med därtill hörande anordningar samt att flytta den befintliga fiskehamnen. Någon preciserad kostnad för de ombyggnadsarbeten som betingas av färjetrafikens behov kan ej anges. Kostnaden torde dock överstiga 100 milj. kr. Arbetena föreslås utföras etappvis.

Utskottet vill i anledning av de ifrågavarande motionerna framhålla följande.

Enligt utskottets mening torde det stå klart att ett påtagligt behov föreligger att bygga ut Visby hamn. Den ökande trafiken över hamnen har lett till att allt större färjor har satts in i trafik. Samtidigt måste konstateras att varken vattenytorna i hamnen eller utrymmet för godshantering i land motsvarar de krav som färjetrafiken för med sig. Vidare måste behovet av en förbättrad stormskyddsfunktion och därmed större sjösäkerhet beaktas.

Vad härefter angår frågan om kostnadsansvaret för hamnutbyggnad bör framhållas att frågan numera är en kommunal angelägenhet. Statligt bidrag utgår alltså inte. I motionen 1978/79:376 hävdas dock att Visby hamn inte kan ses på samma sätt som andra hamnar. För att Gotland även fortsättningsvis skall kunna utvecklas i takt med landets övriga regioner krävs att Visby hamn får en ändamålsenlig utformning. Detta är enligt motionen nödvändigt för att kunna uppfylla de krav som ställs på rationella kommunikationer mellan Gotland och fastlandet. Vidare framhålls att statsmakterna har ansvaret för att dessa förbindelser kan upprätthållas under likvärdiga förhållanden jämfört med övriga delar av Sverige. Motionärerna påtalar även att de gotländska myndigheterna i olika sammanhang hävdar att Visby hamn bör betraktas som en del i den "vägförbindelse" med fastlandet som Gotland har och måste ha om ön skall kunna fungera. Ett statligt engagemang i utbyggnaden av Visby hamn kan enligt motionen liknas vid de statliga insatser som rör järnvägsnät och interregionalt vägsystem.

I motionen 1978/79:533 framhålls att Gotland på grund av sin geografiska belägenhet intar en särställning i det svenska transportnätet. Något brobygge – i ordets rätta bemärkelse – mellan Gotland och fastlandet kommer aldrig att ske. Det blir allt framgent sjötrafiken som huvudsakligast kommer att befordra både personer och gods till och från Gotland. När det har gällt att länka samman andra öar med fastlandet genom brobyggnader har detta inom den svenska trafikpolitiken setts som en samhällelig åtgärd som helt bekostats av staten. Enligt motionärerna kan utbyggnaden av Visby hamn till stor del jämföras med anordnandet av brofästen och andra åtgärder som vid brobyggen ansetts vara en statlig uppgift. Vidare framhålls – liksom i motionen 1978/79:1421 – att det kraftiga ekonomiska åtagande som en ny hamn i Visby innebär ej kan bäras ensamt av den gotländska befolkningen. En finansiering genom hamnavgifter sägs också medföra så höga frakter att staten ändå skulle få medverka med ett mycket kraftigare transportstöd än vad som nu är fallet.

Utskottet kan för sin del i allt väsentligt instämma i vad motionärerna anført om Gotlands särställning i det svenska transportnätet. Det var också mot bakgrund bl. a. härav som det särskilda transportstödet till Gotlandstrafiken infördes år 1971. Från att till en början endast ha omfattat de från Gotland utgående godstransporterna omfattar stödet numera även gods-transporter till Gotland samt persontrafiken till och från ön.

Efter beslut av 1975/76 års riksdag (prop. 1975/76:93, TU 1975/76:15. rskr 1975/76:177) utfärdades lagen (1976:102) om utjämning av taxorna för fjärrtransporter av gods med lastbil till och från Gotland. Med stöd av denna lag bemyndigade regeringen statens pris- och kartellnämnd (SPK) att fastställa högsta pris för berörda transporter (SFS 1976:395). SPK har sedermera med stöd av detta bemyndigande meddelat föreskrifter som innebär att den som bedriver yrkesmässig lastbilstrafik eller förmedlar transportuppdrag inom sådan trafik för inrikes fjärrtransport av gods med lastbil till och från Gotland inte får ta ut ett högre pris än som tillämpas för motsvarande transportsträcka på fastlandet. Vid tillämpningen av dessa bestämmelser beräknas avståndet mellan Nynäshamn-Visby till 150 km och mellan Oskarshamn-Visby till 100 km. Detta förfarande har benämnts vägprincipen. Härigenom och genom den i det föregående redovisade rabatteringen av taxorna för persontransporter har transportkostnaderna för Gotlandstrafiken kunnat hållas på en någorlunda jämförelsebar nivå med vad som gäller för landet i övrigt.

En utgångspunkt vid bedömningen av i vad mån utbyggnaden av Visby hamn skall utföras med hjälp av statligt bidrag är enligt utskottets mening att de syften som ligger bakom transportstödet inte får motverkas. Samtidigt måste beaktas att en förutsättning för den ökning av trafiken som nu nödvändiggör en hamnutbyggnad torde ha varit det efter hand förstärkta transportstödet. Det går ej heller att bortse från Gotlands speciella geografiska belägenhet. Utskottet anser vid en sammantagen bedömning av det anförda att utbyggnaden av Visby hamn i den utsträckning denna berör färjetrafiken bör utföras med statligt bidrag. Det bör därvid ankomma på regeringen att efter överläggningar med berörda intressenter lägga fram närmare förslag härom. Med hänsyn till att de nya färjorna levereras redan under nästa år bör sådana överläggningar snarast komma till stånd. Utskottet förutsätter att så sker och att förslag till medelsanvisning för en första etapp föreläggs riksdagen senast i 1980 års budgetproposition. Vad utskottet nu anför bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Utskottet hemställer

att riksdagen

1. till *Transportstöd för Gotland* för budgetåret 1979/80 anvisar ett förslagsanslag av 29 800 000 kr.,
2. med anledning av motionen 1978/79:2395 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anför om avgifterna för personbefordran med Gotlandsbolagets färjor,
3. med anledning av motionerna 1978/79:376, 1978/79:533 och

1978/79:1421 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om statligt stöd för utbyggnad av Visby hamn.

Stockholm den 17 maj 1979

På trafikutskottets vägnar

SVEN MELLQVIST

*Närvarande:* Sven Mellqvist (s), Carl-Wilhelm Lothigius (m), Arne Persson (c), Essen Lindahl (s), Alfred Håkansson (c), Kurt Hugosson (s), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Bertil Zachrisson (s), Wiggo Komstedt (m), Rune Johansson i Åmål (s), Gunnar Johansson (m), Margit Sandéhn (s), Eric Rejdnell (fp) och Stina Eliasson (c).

