

Nr 1361

Av herr **Österdahl m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 175, med förslag till lag om linjesjöfart på Gotland.

(Lika lydande med motion nr 1579 i Andra kammaren)

I proposition nr 175 föreslås att linjesjöfart mellan Gotland och svensk hamn utanför Gotland skall få bedrivas endast efter tillstånd av Kungl. Maj:t.

Frågan om statligt stöd till sjöförbindelserna mellan Gotland och fastlandet aktualiserades redan vid 1945 års riksdag. Sedan dess har kustsjöfarten gått kraftigt tillbaka på grund av den starka konkurrensen från landbaserade fordon. Långtradartrafiken har växt fram under dessa år, och transportkostnaderna till lands har relativt sett förbilligats kraftigt i jämförelse med de villkor sjöfarten kunnat bjuda på kortare sträckor. Detta förhållande har medfört att kostnaderna för transport av styckegods och vagnslastgods, såsom jordbruksprodukter och konsumtionsvaror liksom råvaror till på Gotland baserade industriföretag, stegrats kraftigt i förhållande till kostnaden på motsvarande sträckor på fastlandet. Huvuddelen av det gods som fraktas på linjesjöfart till och från Gotland är lastat på hjulbaserade fordon i form av släpvagnar eller semitrailers. För normallast om 15 ton uppgår fraktkostnaden mellan Stockholm och Visby (ca 20 mil) till 110 kronor per ton. På fastlandet är fraktkostnaden på långträdare 35 kronor per ton vid motsvarande last och transportavstånd. Av kostnaden 110 kronor per ton utgör båtfrakten och hamnavgifterna ca 55 kronor och resten utgör ersättning till bilfraktföretaget för dess insats i fraktarbetet. Bilföretagens frakttariffer är sålunda i normalfallen 20 kronor högre per ton vid transport mellan Gotland och Stockholm än på landsväg för motsvarande sträckor på fastlandet. Därtill kommer fraktavgiften till Gotlandsbolaget, varför de sammanlagda merkostnaderna uppgår till inte mindre än 75 kronor per ton. En sådan merkostnad kan de gotländska konsumenterna eller de företag som på Gotland producerar varor för försäljning utom länet inte bära, speciellt som råvarorna också i flertalet fall måste införas till ön.

Även för personer som medför personbilar är resekostnaderna betydande. En turochreturresa mellan Visby och Nynäshamn kostar följande för en på Gotland bosatt familj om 2 vuxna och 2 barn över 12 år.

Personbiljetter för 4 personer (20 kr. enkel resa)	160: —
Hyttplatser (turistklass, billigaste liggplats en resa då färjan går på natten, 16 kr.) enkel resa	64: —
Personbil, sedan momsens borttagits	56: —
	Kronor 280: —

Om endast bilföraren medföljer blir kostnaden för samma färd för bilen och föraren 112 kronor. Dessa kostnader belastar således resande från Gotland innan vederbörande kommer i kontakt med fastlandets omfattande vägnät; därefter tillkommer färden åter till Gotland. En färdbiljett för en person Visby—Nynäshamn och åter inklusive hyttplats i ena färdriktningen kostar för närvarande 56 kronor. En annan nackdel är att det under större delen av året finns endast en förbindelse dagligen mellan Gotland och respektive hamn på fastlandssidan. Den som exempelvis skall till en förrättning i Stockholm måste resa från Visby vid 17-tiden dagen före sammanträdet och kan inte återkomma till Visby förrän på morgonen dagen efter sammanträdesdagen, vilket innebär ungefär 1½ dygns bortovaro för kanske någon timmes uppdrag. Dessa förhållanden torde också vara orsaken till att persontrafiken vad den avser nyttotrafiken till avsevärd del flyttats över till flyget på grund av flygets snabba och tidsmässigt relativt väl avpassade förbindelser. Däremot är kostnaderna för flygresor i jämförelse med andra inrikeslinjer ovanligt höga, då de i propositionen nämnda särskilda rabatterna endast i undantagsfall kan nyttjas av resande som färdas i tjänste- eller affärsuppdrag.

Den omställning som pågår inom det gotländska näringslivet försvåras i hög grad av de höga frakt- och persontransportkostnaderna till och från Gotland. De sysselsättnings- och befolkningsprognoser som upprättats pekar också på en kraftig minskning under 1970-talet av antalet arbetstillfällen och av länets invånarantal. Redan nu är länets skatteunderlag det lägsta per invånare i landet och skattetrycket i topp bland landets kommuner, i vissa församlingar det absolut högsta (27: 40 i Hamra församling).

Levnadskostnaderna är också enligt tidigare beräkningar bland de högsta i södra och mellersta Sverige.

Vi hälsar därför med tillfredsställelse förslaget i proposition nr 175 som en första åtgärd från regeringens sida syftande till snara och effektiva åtgärder för att nedbringa kostnaderna för gods och passagerare till och från Gotland. I propositionen anges också att regeringen har för avsikt att senare komma med förslag till taxor och turplaner avsedda att gälla fr. o. m. den 1 april 1971.

Med anledning därav är det oss angeläget att framlägga några synpunkter på utformningen av taxepolitiken m. m.

Gotland är för närvarande det enda län i riket som, när det gäller transportförbindelserna med rikets övriga län, har lämnats utanför de statliga

insatser som görs genom t. ex. statens järnvägar eller vägverket. Eftersom det inte finns någon järnväg mellan Gotland och riket i övrigt eller på Gotland, får gotlänningarna ingen del av den kollektivbiljett på 230 miljoner kronor per budgetår som ställs till SJ:s förfogande för upprätthållandet av trafiken på trafiksvaga järnvägslinjer. Vägverket driver ett 90-tal färjleder i landet på vilka inga avgifter tas ut för transport av gods eller passagerare. En bro byggs för närvarande till Öland för en kostnad av 65 miljoner kronor. Därtill kommer kostnaderna för tillfartsvägar.

I riket i övrigt finns det allmänna vägar som förbinder landets olika delar, och kostnaderna för dessa finansieras med bilskattemedel. Trots att bilskatten är lika hög på Gotland som i landet i övrigt kan detta vägnät utanför Gotland inte nyttjas utan betydande kostnader för färd mellan Gotland och fastlandet. Det utgår statsbidrag till enskilda vägar och till skogsvägar men inte till »vägen» mellan Gotland och fastlandet. Färjorna är Gotlands »landsväg» till det övriga Sverige, men kostnaderna för denna »landsväg» betalas inte av bilskattemedel utan av dem som nyttjar denna förbindelse. I praktiken kommer därför dubbla fraktavgifter och mer därtill att tas ut, nämligen dels för »landsvägen» — färjorna — dels för det landbaserade på färjorna stående transportmedlet — bilen. Det principiellt riktiga vore därför att kostnaderna för landsvägen-färjorna helt erlades av statsmedel, t. ex. av bilskattemedel. I konsekvens härmed borde också färjorna drivas av vägverket eller utan kostnad ställas till trafikanters och transportörers förfogande. Ett annat sätt vore att för transporter till och från Gotland ta ut samma avgifter på godset och personbilen/passagerarna respektive passageraren utan bil som kostnaden för transport med liknande trafikmedel på samma avstånd på fastlandet, varvid respektive transportföretags genomräknande taxor skulle gälla för hela transport- respektive färdvägen. Överskjutande kostnad skulle då bestridas av statsmedel.

Av största betydelse för gotlänningarna och på ön befintligt näringsliv är också turtätheten och turernas tidsmässiga förläggning med hänsyn till både passagerarnas behov och godsets vidaretransport och avsättning. Ett önskemål är därför att tidtabellerna fastställs efter samråd med representanter för gotländska myndigheter samt producenter och konsumenter på Gotland.

Med stöd av det anförda hemställer vi,

att vad ovan anförts beträffande Gotlandstrafikens organisation, taxesättning och turplaner samt samrådsförfarande måtte beaktas vid riksdagens behandling av förevarande proposition.

Stockholm den 24 november 1970

S.-O. Österdahl (fp) Georg Pettersson (s) Eskil Tistad (fp)

Lars Schött (m)

Bo Skårman (fp)