

Motion till riksdagen

1989/90:T627

av Ulla Pettersson m.fl. (s)

Färjetrafiken till och från Gotland

Färjetrafiken till och från Gotland är en statlig angelägenhet liksom övrig mellanregional trafik i landet. Det fulla ansvaret har staten beklagligtvis inte varit beredd att ta och följaktligen är "länsvägen" mellan Gotland och svenska fastlandet landets enda privatägda.

Kostar Gotlandstrafiken för mycket? Inte under något av åren 1980-87 kostade Gotlandstrafiken under 50 miljoner för staten. Kostnaden är nu ungefär 40 miljoner. I jämförelse med konsumentprisindex har kostnaden för Gotlandstrafiken minskat betydligt mer. Om trafiken skulle ha utvecklats i takt med penningvärdet från 1980-talets början skulle kostnaden ha legat en bra bit över 100 miljoner. Man måste alltså konstatera att i den ekonomiska sanering som blev en nödvändig följd av budgetunderskottet i början av 1980-talet har gotlänningarna tagit stor del. Kostnadsutvecklingen har inte motsvarats av någon standardförbättring. Det borde finnas utrymme för en utveckling av det statliga stödet till trafiken.

Den tidigare bindningen av färjetaxorna till resa med allmänna kommunikationer motsvarande sträcka på fastlandet urholkades 1982 och avskaffades 1986. Det finns svårigheter att göra en sådan koppling men taxesättningen måste vara sådan att åtminstone intentionerna i trafikutskottets yttranden i frågan (senast 1988/89:TU12) uppfylls. Utskottet har framhållit att kostnaden för *gotlänningar* inte skall avvika i väsentlig mån från "den genomsnittliga kostnaden för en resa av motsvarande längd på fastlandet."

Det framstår dock som en något märklig uppdelning att man beroende av bostadsort skall betala olika taxor för samma resa. Utflyttade gotländska ungdomar och andra, anhöriga till på Gotland boende, fritidsgotlänningar med flera grupper har ett lätt förståeligt behov av rimliga resekostnader. Med tanke på turistnäringens stora betydelse för gotländskt näringsliv är det överhuvudtaget olyckligt att kostnaderna är så höga. Trafikutskottets intentioner borde alltså inte bara följas utan även utvidgas.

Trafiken på Gotland uppehålls idag med två passagerarfärjor och tidvis kompletterande fraktfartyg. Behovet av ytterligare tonnage baserar sig främst på nödvändigheten av en gods färja som vid behov kan frakta s.k. farligt gods utan samtidig passagerarbefordran samt reservkapacitet vid varvsbesök. Det är inte acceptabelt att en utveckling av det gotländska näringslivet omöjliggörs av bristande transportkapacitet. Det är heller inte acceptabelt att farligt-gods-transporten äventyras eller att passagerartrafik inställs

på grund av att ordinarie färjor tillfälligt är ur drift. En tredje färja måste alltså ha kapacitet att föra såväl passagerare som gods. Att passagerarstandarderna skall vara tillfredställande även för personer med rörelsehinder och allergier borde inte behöva påpekas. Mot bakgrund av tidigare erfarenheter av passagerartrafik med godsfärja måste dock påpekandet göras. Ytterligare en färja möjliggör också trafik på flera hamnar på fastlandssidan. Ett förslag till en sådan färja har arbetats fram av Gotlandslinjen samt Gotlands, Borgholms och Västerviks kommuner.

På lång sikt bör Gotlandstrafiken utvecklas som trafik på många andra håll i landet. Det är inte tillfredställande att stora delar av året tvingas resa på natten om man inte kan passa veckans enda dagtur. Förutom obehaget att resa nattetid kostar hyttplats extra pengar. Överfarten tar också mer än dubbelt så lång tid som motsvarande resa med bil. Inräknas ofrånkomlig väntetid och lasttid blir tidsåtgången tre gånger bilresans.

Ett vällovligt försök med katamarantrafik sommaren 1988 slog tyvärr inte så väl ut på grund av väderförhållandena. Andra och tätare avgångstider liksom snabbare förbindelser hör alltså till de förändringar som bör prövas.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statens kostnader för Gotlandstrafiken,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om passagerarnas kostnader för Gotlandstrafiken,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en tredje färja i Gotlandstrafiken,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av utveckling av Gotlandstrafiken i övrigt.

Stockholm den 25 januari 1990

Ulla Petersson (s)

Eva Johansson (s)

Bengt Kronblad (s)

Lars Ulander (s)

Stig Gustafsson (s)

Leo Persson (s)