

Nr 1590

av herr Hamrin m. fl.

i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 154 angående transportstöd vid viss linjesjöfart från Gotland.

I propositionen 1971:154 föreslås ett fraktstöd för godstransport från Gotland i Gotlandsbolagets färjtrafik med fastlandet. Godstaxan på bolagets båtar föreslås bli reducerad med 50 %. Vidare föreslås en statlig insats som i förening med visst företagsekonomiskt utrymme inom Gotlandsbolaget medger en reduktion av bolagets personbilstaxa med 25 %.

Huvuddelen av det gods som fraktas på linjesjöfart till och från Gotland är lastat på hjulbaserade fordon i form av släpvagnar eller trailers. Enligt normaltaxa för Gotlandstrafiken uppgår fraktkostnaden mellan Stockholm och Visby f. n. till 110 kr. per ton. På fastlandet är fraktkostnaden på långträdare 43 kr. per ton vid motsvarande transportavstånd. Denna merkostnad drabbar dels de gotländska konsumenterna och dels de företag på Gotland som producerar varor för försäljning utanför länet och vars konkurrenskraft därigenom försvagas. Det senare är så mycket kännbarare som råvaror och halvfabrikat också i flertalet fall måste införas till ön.

I fraktkostnaden mellan Stockholm och Visby ingår hamnavgift och färjeavgift. Den 50 %-iga reduktionen av färjeavgiften, som föreslås i propositionen, innebär att kostnaden per ton i normalfallet reduceras från 110 till 93:53 kr. per ton. Effekten av den i propositionen föreslagna subventionen innebär alltså ingen radikal förbättring av konkurrenskraften för företagsamheten på Gotland jämfört med förhållandena på fastlandet. Det är mycket tillfredsställande att förslag om transportstöd till Gotland nu förelagts riksdagen, men vi förutsätter att detta endast är ett första steg till en ekonomisk utjämning mellan Gotland och fastlandet.

Vägverket driver i landet ett nittiotal färjeleder på vilka inga avgifter tas ut för transport av gods, bilar och passagerare. En bro bygges för närvarande till Öland, vilket innebär att trafiken dit nu kan ske på samma villkor som vid landsvägstransporter på fastlandet. Kostnaden för denna bro liksom för vägförbindelser i allmänhet täcks med bilskattemedel. Trots att bilskatten är lika hög på Gotland som i landet i övrigt kan det allmänna vägnätet utanför Gotland inte utnyttjas av Gotlandsbilisterna utan betydande kostnader för färden mellan ön och fastlandet.

Färjorna är i praktiken Gotlands "landsväg" till det övriga Sverige. Som princip borde därför gälla, att staten skall bära de merkostnader, som pålägges gods, fordon och passagerare för transport mellan Gotland och fastlandet jämfört med transportkostnaden för motsvarande sträcka

på fastlandet. Om betingelserna på Gotland någonsin skall bli jämförbara med betingelserna på fastlandet, måste därför målsättningen vara att transportkostnaderna till och från Gotland åtminstone inte får vara högre än vad en transport på fastlandet av motsvarande längd skulle betinga. Vi erfar, att motion beträffande vissa omedelbara ändringar i Kungl. Maj:ts förslag väckes i annat sammanhang. Vi vill därför i denna motion begränsa oss till det mer långsiktiga perspektivet, då vi anser det angeläget, att hela frågan om vilka åtgärder som skall vidtagas i syfte att skapa likställighet mellan Gotland och fastlandet skyndsamt utredes. Denna utredning bör omfatta transport av såväl gods, fordon som passagerare i Gotlandstrafiken.

Härvid bör beaktas, att även bortsett från avgiften för färjetransporten ställer det sig f. n. dyrare att transportera en viss godsmängd mellan Gotland och fastlandet än att transportera samma godsmängd motsvarande sträcka på fastlandet. 1964 års Gotlandstrafikutredning (SOU 1967:29) granskade skäligheten i taxorna för lastbilstrafiken till och från Gotland. I betänkandet har redovisats både merkostnader och mindrekostnader för dessa transporter. Bland merkostnaderna nämns utöver färje- och hamnavgifterna kostnader till följd av längre transporttider och därmed sämre utnyttjande av fordon och personal samt ökat försäkringskydd på grund av sjötransport. Bland mindrekostnaderna nämns driftskostnadsbesparingar och personalkostnadsbesparingar. Utredningens slutsats är att "det finns utrymme för en inte oväsentlig sänkning av den officiella biltaxan till och från Gotland". Den utredning som vi föreslår bör ta upp denna fråga till förnyad prövning i syfte att åstadkomma den sänkning av biltaxan i Gotlandstrafiken som är erforderlig för att åstadkomma rättvisa. När det berättigade i kraven på transportstöd i Gotlandstrafiken övervägs, bör som jämförelse uppställas de kostnader, som samhället alternativt har att bära för en successiv avfolkning av Gotland med motsvarande investeringar i andra samhällen i landet. Det måste vara i landets intresse att i möjligaste mån ge förutsättningar för en sådan utveckling på Gotland att näringslivet där kan utvecklas och ge sysselsättning åt befolkningen. Beslutet att Gotland skall tillhöra stödområdet innebär att statsmakterna ställt sig positiva till att näringslivet på Gotland skall förstärkas. Den omställning, som pågår inom det gottländska näringslivet, försvåras i hög grad av de höga frakt- och persontransportkostnaderna till och från Gotland. Befolkningsprognoserna pekar också på en kraftig minskning under 1970-talet som en följd av brist på arbetstillfällen. Redan nu är länets skatteunderlag det lägsta per invånare i landet och skattetrycket högst bland landets kommuner. Det är därför enligt vår mening i hög grad befogat att nu med statliga medel så långt möjligt söka bromsa den fortgående avfolkningen av ön. Att ännu en tid avvakta utvecklingen innebär endast att stödaktionerna blir dyrare och besvärligare att genomföra.

Med hänvisning till ovanstående hemställer vi

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär skyndsamt utredning och förslag om ytterligare åtgärder i syfte att skapa

likställighet mellan Gotland och fastlandet i fråga om kostnader för transport av gods, fordon och passagerare.

Stockholm den 23 november 1971

MAC P. HAMRIN (fp)

BERNT EKINGE (fp)

ANDERS JONSSON (fp)

SÖREN NORRBY (fp)

i Mora

i Åkersberga

SIGVARD RIMÅS (fp)

ROLF SELLGREN (fp)