Motion

1978/79:533

av Sven Mellqvist m. fl.
om statligt stöd för om- och tillbyggnad av Visby hamn

Sedan början av 1970-talet har staten direkt engagerats i linjetrafiken mellan Gotland och fastlandet.

Transportstödet som avser både person- och godstransporter har successivt byggts ut. Även för personbilar har avgiften sänkts. Nuvarande stöd innebär en 75-procentig reduktion i förhållande till Gotlandsbolagets grundtaxa i vad gäller transporter av gods mellan Gotland och fastlandet. Persontransporter stöds på så sätt att priset för enkelresan med färja jämställs med priset för motsvarande färdsträcka i 2:a klass på tåg. Nämnda åtgärder som tillkommit under den socialdemokratiska regeringens tid har haft en mycket positiv effekt för trafikströmmen till och från Gotland.

Trafikutvecklingen för Visby hamn har varit mycket stark beroende på den ökande färjetrafiken. Såväl till storlek som till antal har färjorna i Gotlandstrafiken ökat. De färjor som sattes i trafik för ca 15 år sedan var 80–90 m långa och 14–16 m breda. Kapaciteten var 120–140 personbilar. De färjor som nu används i trafiken är 125 m långa, 21 m breda och kan ta ca 300 personbilar. Men den växande trafiken har gjort att man nu beställt färjor som blir 140 m långa med en bredd av 24,5 m. Därtill kommer en beställning på en speciell lastfärja som skall kunna ta 60 trailers.

Visby hamn måste byggas ut för att klara nuvarande trafiktoppar och framtida utökning av person-, personbils- och godstransporterna.

Gotland intar på grund av sin geografiska belägenhet en särställning i det svenska transportnätet. Något brobrygge – 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. Härvidlag har också drift och underhåll ansetts vara det statliga vägverkets uppgift.

Vi anser att det hamnbygge som snart måste ske i Visby till stor del kan jämföras med anordnandet av brofästen och andra åtgärder som vid brobyggen helt naturligt ansetts vara en statlig uppgift.

Statligt engagemang för hamnbyggnation för Gotlandstrafiken är därför en åtgärd av speciell karaktär som inte kan åberopas för statligt hamnengagemang i övrigt.

Det kraftiga ekonomiska åtagande som en ny hamn i Visby innebär kan ej bäras ensamt av de invånare som bor på Gotland. En finansiering av hamnbygget genom hamnavgifter skulle medföra så höga frakter att staten

ändå skulle få medverka med mycket kraftigare transportstöd för att Gotlandstrafiken skulle kunna hållas på något så när jämställd nivå med transportkostnaderna i Sverige i övrigt.

Vi anser det därför vara en rättvisesak att staten bidrar med stöd till ett nytt hamnbygge. Läge och utförande bör lösas i samråd.

Kan hamnbygget dessutom utföras som en direkt sysselsättningsskapande åtgärd för byggnadsarbetarkåren, uppnås ytterligare positiva effekter.

Vi föreslår således

att riksdagen hos regeringen begär förslag om statligt stöd för om- och tillbyggnad av Visby hamn.

Stockholm den 18 januari 1979

SVEN MELLQVIST (s)

ESSEN LINDAHL (s)

NILS HJORTH (s)

KURT HUGOSSON (s)

RUNE JOHANSSON (s)
i Åmål

BIRGER ROSQVIST (s)

BERTIL ZACHRISSON (s)

OLLE ÖSTRAND (s)

SVEN-GÖSTA SIGNELL (s)

MARGIT SANDÉHN (s)

CHRISTER NILSSON (s)

RUNE JONSSON (s)
i Husum

STURE ERICSON (s)

STEN-OVE SUNDSTRÖM (s)