# Motion

## 1978/79:376

### av Torsten Gustafsson m. fl.
### om statsbidrag för ombyggnad av Visby hamn

För Gotland spelar sjötransporterna en avgörande roll för regionens utveckling.

Visby, Gotlands regionhamn, fick sin nuvarande yttre utformning på 1920-talet, då fartygen i den reguljära trafiken hade en längd av ca 55 m och en bredd av 9,5 m. En generalplan för hamnens utbyggnad upprättades 1954. Den omfattade också utbyggnad av yttre vågskyddet. För att tillgodose behovet av kajplatser i samband med att ro/ro fartyg sattes in i färjetrafiken påbörjades 1962 förlängning åt söder av den s. k. skeppsbrokajen. Statsbidrag utgick till detta företag.

Efter 1965 har det skett en snabb övergång till färjefraktat bilburet gods och en utveckling mot allt större fartyg för den reguljära trafiken. Detta har krävt hamndirektionens alla ekonomiska resurser för att bygga ut kajer och färjelägen och fördjupa hamnbassängen för att möta behoven från de allt större fartygen. Yttre vågskyddet är oförändrat sedan 1928.

Nuvarande trafikproblem i Visby hamn är i huvudsak följande:

- för stor trafikvolym för de begränsade vattenytorna i hamnen,
- för dålig stormskyddsfunktion,
- för små ytor för godshantering i land.

Trafikvolymen har som framgår av följande tabell ökat mycket kraftigt:

| | 1965 | 1977 | Ökning (%) |
|---|---|---|---|
| Persontrafik (enkelresor) | 246 000 | 692 000 | 181 |
| Personbilstrafik (enkelresor) | 48 000 | 163 000 | 240 |
| Trailers, lastbil (enkelresor) | 8 500 | 38 600 | 354 |
| Godsmängd (ton) | 55 000 | 234 900 | 327 |

Då Rederi AB Gotland ensamt innehar koncessionstillstånd för regelbunden trafik mellan Gotland och svenska hamnar utanför Gotland har problem med kombinationen av oförenliga trafikslag uppstått. Ökade kvantiteter av s. k. farligt gods, samtidigt som trafikvolymen i övrigt växer, medför att de ytor nuvarande hamnområde omfattar inte räcker till utan måste utvidgas.

Med den ökande trafikvolymen har det varit nödvändigt att anskaffa allt större fartyg. För att möta utvecklingen på godstransportsidan har en lastfärja beställts, vars kapacitet är 60 trailer. Lastfärjan beräknas komma i trafik våren 1979.

F. n. har rederiet fyra färjor insatta i koncessionstrafiken. De två största

färjorna har en längd av 125 m och bredden är 21,5 m med kapaciteten ca 1 700 passagerare och 300 personbilar eller 36 trailer vardera. För att kunna fylla kraven på en tillfredsställande trafikförsörjning i fortsättningen har nyligen två nya färjor beställts. Genom att riksdagen godkände de riktlinjer för ekonomiskt stöd till Rederi AB Gotland som anfördes i propositionen 1978/79:25 har rederiet och Svenska Varv AB nu träffat avtal om leverans av dessa två fartyg för gotlandstrafiken. De beställda färjorna får en kapacitet som väsentligt överstiger de nuvarande färjornas, och tillsammans med den tidigare beställda lastfärjan skapas därigenom ett sådant utbud av transporttjänster att efterfrågan på ett godtagbart sätt kan tillgodoses under överblickbar framtid.

Däremot kommer den nuvarande hamnen i Visby inte att vara tillräcklig för att motsvara den väntade trafikökningen eller för att fylla de övriga krav som måste kunna ställas på en regional hamn.

För att klara dagens trafik och framtida utökning av trafiken krävs att hamnen byggs ut. Föreslagen utbyggnad, innebärande förlängning av norra vågbrytaren, ny sydlig vågbrytare samt utfyllnad av södra strandområdet, kräver så stora investeringar att Gotlands kommun bedömt dem 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.

För att Gotland även fortsättningsvis skall kunna utvecklas i takt med övriga regioner krävs att Visby hamn får en ändamålsenlig utformning för att motsvara de krav som ställs på rationella kommunikationer mellan Gotland och fastlandet. Visby hamn kan därmed inte ses som enbart en kommunal angelägenhet, utan statsmakterna har ansvar för att de interregionala förbindelserna med fastlandet kan upprätthållas under likvärdiga förhållanden jämfört med övriga delar av Sverige. Från de gotländska myndigheternas sida har hävdats i olika planeringssammanhang att Visby hamn bör betraktas som en del i den "vägförbindelse" med fastlandet som Gotland har och måste ha om ön skall kunna fungera. För andra regioner görs regionalpolitiskt motiverade insatser som rör järnvägsnät och interregionalt vägsystem. För att klara den regionala utvecklingen på Gotland krävs statsmakternas medverkan för att en nödvändig utbyggnad av Visby hamn skall kunna genomföras. Länsstyrelsen har i Länsrapport 1978 samt i särskild utredning angående Visby hamns utbyggande bedömt Visby hamns funktion som regional hamn som så betydelsefull för en god trafikförsörjning med fastlandet att statliga medel bör utgå för dess utbyggnad.

Sammanfattningsvis kan som skäl för att statsbidrag bör utgå för Visby hamns utbyggnad anföras:

att regionens utveckling är starkt kopplad till utvecklingen av kommunikationerna, vilka därmed ur regionalpolitisk synvinkel är strategiska och helt avgörande för regionens fortsatta utveckling.

att regionen saknar väg- och järnvägsförbindelser med andra regioner och att färjeförbindelsen ersätter dessa,

att transportkostnaden till och från Gotland i dag redan är högre än motsvarande på fastlandet och därmed inte klarar ytterligare kostnadsökningar,

att Gotland som primärt rekreationsområde är av nationellt intresse i vad gäller tillgängligheten i form av väl fungerande kommunikationer.

Beträffande den inledningsvis omnämnda utbyggnaden av Visby hamn som påbörjades 1962 vill vi som ytterligare skäl för att statsmedel bör utgå även för nu planerade ombyggnad åberopa vad dåvarande departementschefen anförde i 1962 års statsverksproposition, bil. 12, handelsdepartementet (s. 194):

Med hänsyn till de starka lokaliseringspolitiska synpunkter som här göra sig gällande och till angelägenheten ur fraktsynpunkt att hålla hamnavgifterna nere är jag i likhet med sjöfartsstyrelsen beredd att tillstyrka, att statsbidraget utökas att avse 90 procent av kostnaderna för ombyggnaden.

Statsutskottet anförde i sitt av riksdagen godkända utlåtande 1962:139 (s. 4):

Med hänsyn till de lokaliserings- och näringspolitiska synpunkter, som här göra sig gällande, och under hänvisning till tidigare uttalanden i denna fråga vill utskottet tillstyrka, att riksdagen lämnar det begärda medgivandet.

Då ovan citerade uttalanden av regering och riksdag i lika hög grad gäller i dagens läge hemställer vi

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.

Stockholm den 23 januari 1979

TORSTEN GUSTAFSSON (c)

PER-A. NILSSON (s) LARS SCHÖTT (m)