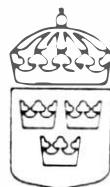


Motion till riksdagen

1989/90:T621

av Ewy Möller m.fl. (m, s, c)

Färjeförbindelserna Västervik–Visby



Mot.
1989/90
T621–628

Skall statsmakternas målsättning om en god transportpolitik kunna uppfyllas skall också staten se till att en god trafikförsörjning finns i alla delar av landet.

Alltsedan början av 1960-talet har det varit reguljär sommartrafik med passagerarbåt mellan Västervik och Visby – två stora och välkända turistorter. I början av 1980-talet satsade Västerviks kommun på en ny hamnterminal för att utveckla denna trafik. Västervikstrafiken har under åren varit mycket uppskattad av såväl turister som gotlänningar. Trafiken har haft stor betydelse för turistutvecklingen i Västerviksområdet och för Västerviks kommun. En sommartrafik mellan de två stora turistområdena i södra Sverige har varit naturlig.

Staten reglerar genom transportrådet trafiken från och till Gotland. Statens ekonomiska engagemang regleras sedan den 1 januari 1988 genom avtal med rederiet Nordström & Thulin. Detta rederi medverkade omedelbart till en försämrad passagerartrafik mellan Västervik och Visby genom att ersätta den tidigare färjetrafiken med en katamarantrafik, vilken blev en stor besvikelse. Denna förändring resulterade i att passagerarantalet minskade drastiskt.

1987 var passagerarantalet 83 500 och antalet fordon 22 000 Västervik – Visby. 1988 var det endast 11 000 passagerare på sträckan – av naturliga skäl har inga fordon överskeppats. 1989 togs färjelinjen helt bort.

Internationellt intresse

Nedläggningen innebär en allvarlig försämring sett utifrån målsättningen att tillgodose en tillfredsställande transportförsörjning i alla delar av landet.

Färjelinjen Västervik–Visby har sommartid alltid varit den mest frekventa linjen mellan Gotland och fastlandet. Den kraftigt tilltagande trafikmängden sommartid måste mötas med frekvent färjetrafik för att inte förbindelserna skall försämrats. En nedläggning av färjetrafiken från Västervik kommer därmed att innebära en koncentration av turistströmmen på fastlandet. Det innebär ökad belastning på miljön genom mer koncentrerade utsläpp och en sämre trafiksäkerhetssituation som följer av en intensivare trafik till färre hamnalternativ.

Nedläggningen innebär också en åtgärd mot den resande allmänhetens

önskan eftersom uppenbarligen en majoritet av Gotlandsresenärerna valde Västervikslinjen som överfartsalternativ.

Det som nu sagts innebär att färjelinjen Västervik – Visby har en viktig funktion ur nationell synpunkt. Det bör därför vara en statlig uppgift att se till att färjelinjen upprätthålls med tillräckligt hög kapacitet för att motsvara den stora resandefrekvensen.

Regionalt intresse

Lokalt och även regionalt har färjelinjen stor betydelse, inte minst för att främja en regional utveckling såväl i Västerviksregionen som på Gotland. På grund av den betydligt försämrade trafiken 1988 och den trafik som troligtvis uteblir 1989 – eftersom reseföretagen redan fastlagt sina program för denna säsong (där finns inte linjen Västervik - Visby med) förlorar Västerviks kommun mellan 600 000–700 000 kronor per år i hamnavgifter m.m., utöver vad turistströmmen indirekt ger kommunen. Såvitt nu är känt kommer ingen trafik att äga rum 1990. Staten har inte kompenserat Västerviks kommun för inkomstbortfallet. Att linjen nu upphör medför stora nackdelar sommartid då trafiken är tät och mycket gods behöver fraktas mellan Västervik och Visby.

Västervikslinjen var det klart populäraste resealternativet till Visby och var då den fanns den enda lönsamma linjen. I dag skulle linjen bära sina egna kostnader med det underlag den hade före 1988.

Transportekonomi

Statsmakterna har ett ansvar för att skapa ett energisnålare samhälle. Inte minst är behovet stort att minska på energikonsumtionen inom transportsidan. Linjesträckan Västervik – Visby är med bred marginal det kortaste avståndet mellan Visby och fastlandet, vilket för trafiken blir billigare än mellan några andra hamnar på Gotland och fastlandet.

Den nu nedlagda färjetrafiken över Västervik innebär en försämrad transportförsörjning på Gotland genom att Gotlandsresenärerna påtvingas dels en längre resa till färjeläget på fastlandet och dels en längre sjöresa. Inte minst ur miljösynpunkt är det viktigt att landtrafiken sprids på flera hamnar och vägar.

Betydelsen för turismen

Samtidigt som färjelinjen är det populäraste resealternativet ur turisternas synpunkt har den också en utomordentligt stor betydelse för turistutvecklingen såväl på Gotland som i Västerviksområdet. Färjelinjen är en naturlig sammanbindningslänk mellan två av statsmakterna klassade primära rekreationsområden. Statsmakterna har därvid ett särskilt ansvar för att inte utvecklingen hindras i dessa två berörda områden. De sysselsättningsmässiga begränsningar som följer av klassificeringen som primärt rekreationsområde bör ju rimligen uppvägas av en ökad sysselsättning inom turistnäringen på grund av områdenas särskilda förutsättningar härför.

Både Västerviks och Gotlands kommuner har av turistpolitiska skäl uttryckt intresse av att få en ordnad och väl fungerande sommartrafik mellan Västervik och Visby.

Mot. 1989/90
T621

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen hos regeringen begär att åtgärder vidtas så att de reguljära färjeförbindelserna sommartid mellan Västervik och Visby återupptas.

Stockholm den 23 januari 1990

Ewy Möller (m)

Arne Andersson (s)
i Gamleby

Agne Hansson (c)