

Motion

1978/79: 1421

av Eric Rejdnell

om kostnadsansvar och kostnadsfördelning för utbyggnad av Visby hamn

Gotlandstrafikens utveckling under årens lopp är intressant. Inte sedan 1928 har Visby hamns yttre vågskydd varit föremål för utbyggnad. Gotlandsbolaget använde sig vid den tiden av två fartyg, nämligen S/S Visby och S/S Drotten, som båda hade en längd av 55 meter och en bredd av 9,5 meter. Norra vågbrytaren förlängdes ca 150 meter, vilket ansågs tillräckligt för att ge fartygen en vindskyddad uppbromsningssträcka före hamninloppet.

Efter hand som trafikunderlaget ökade krävdes flera och större fartyg. I mitten på 1950-talet hade Gotlandsbolaget fyra fartyg i trafik mellan Gotland och fastlandet. Men redan i början av 1940-talet stod det klart att yttre vågskyddet måste förbättras. I det generalplaneförslag som färdigställdes 1954 ingick en förlängning av norra vågbrytaren och byggande av en ny sydlig vågbrytare. Sjöfartsverket granskade och godkände planen.

Utvecklingen i fråga om ökad trafik till och från Gotland har varit snabb. Fartygens storlek är nu uppe i en längd av 125 meter och bredd på 21,5 meter. Ytterligare två färjor är nu planerade, som beräknas bli ca 140 meter långa och ca 24 meter breda. Staten föreslås bidra med 56 milj. kr. för att möjliggöra beställning av dessa fartyg vid svenskt varv. En viktig faktor i det här sammanhanget är också trafikutvecklingen i antal fordon och passagerare räknat. Under de senaste 15 åren har dessa siffror ungefär fyrdubblats.

Det var de under 1960-talet nödvändiga utbyggnaderna av kajer och färjelägen som försämrade vågskyddet för inre hamnbassängen. I generalplanen ingick utbyggnad av ett yttre vågskydd. Utbyggnaderna inne i hamnen tog alla ekonomiska resurser i anspråk, och utbyggnaden av det yttre vågskyddet har dröjt. Sedan 1965 har hamndirektionen i Visby uppvaktats av rederier, försäkringsbolag och intresseorganisationer, som kräver åtgärder till förbättring av möjligheterna att utan risk förtöja i Visby hamn även vid hårt väder. Försäkringsbolag har hotat rekommendera sina försäkringstagare att undvika Visby hamn, och rederiföreningar talar om särskilda ersättningar för att gå till Visby. Chefen för mellersta lotsdistriktet har i skrivelse den 1 februari 1973 till sjöfartsverkets centralförvaltning påtalat nödvändigheten av att förbättra yttre vågskyddet i Visby hamn. Han berör också frågan om finansiering, och påpekar att samhället måste ekonomiskt inträda. Hamndirektionen i Visby har besvarat klagomålen genom hänvisning till pågående utredningar, som underförstått skall leda till konkreta åtgärder. I dag vet vi att Visby kommun själv får ta ansvaret för hamnen.

Hamnområdet i Visby är inte byggt för den enorma biltrafik som skapas av

färjornas anlöpning. Det är inte heller önskvärt att denna trafik lockas in i Visby innerstad. Utbyggnaden av det yttre vågskyddet och flyttningen av färjelägena söderut skulle lösa många trafikproblem på land.

Hamnen trafikeras inte bara av färjor. Mer än hälften av varutrafiken fraktas som mass- eller styckegods på andra fartyg och nästan alla petroleumprodukter för Gotlands behov till oljekajen i Visby hamn. F. n. måste av säkerhetsskäl oljelossning avbrytas på grund av den kraftiga vattenståndsändringen när färjorna passerar inloppet. En flyttning av oljekajen är aktuell. De inre hamnbassängerna skulle inte bara få skyddade kajplatser för det mindre lasttonnaget och fiskebåtarna; de skulle också kunna ge lämpliga och från miljösynpunkt tilltalande platser för fritidsbåtar.

Gotlands kommun har hittills gjort vad man ekonomiskt förmått för att tillgodose de väsentligaste kraven på åtgärder. Så sent som i januari 1979 har man beslutat att bevilja tilläggsanslag med 3,8 milj. kr. för ombyggnad av färjelägen. Resterande kostnad för oljelosningskaj och färjeläge vid södra vågbrytaren uppskattas till ca 23 milj. kr.

De bakgrundsfakta som här är lämnade bör ställas i relation till den trafikutveckling som förevarit. Under föregående år, 1978, uppskattas antalet passagerare till ca 700 000 och antalet personbilar till ca 175 000. Därtill kommer lastbilstrafiken och övrigt. Det är alltså fullt klarlagt att fastlandsbefolkningen har ett stort behov av goda trafikförbindelser med Gotland.

Med den utveckling som varit och som i korthet beskrivits i motionen, torde det stå klart att det ekonomiska trycket på kommunen nu nått den gräns där kostnadsansvaret måste bli föremål för utredning.

Med stöd av vad i motionen anförts hemställs

att riksdagen hos regeringen begär utredning om kostnadsansvar och kostnadsfördelning för utbyggnad av Visby hamn.

Stockholm den 2 januari 1979

ERIC REJDNELL (fp)