

# Motion till riksdagen

1988/89:T620

av Gunhild Bolander (c)

Färjetrafiken till och från Gotland

---

## Avtalet

Från den 1 januari 1988 har ett nytt rederi, Nordström & Thulin, erhållit koncession på Gotlandstrafiken. För mer än två år sedan, den 19 december 1986, skrevs ett principavtal mellan statens transportråd och det nya rederiet. Nu mer än två år efter, är detta avtal alltfört inte offentliggjort. Gotlands kommun har begärt att avtalet skall offentliggöras, men det är sekretessbelagt med hänsyn till rederiets affärsmässiga intressen. Kravet på offentlighet har nu prövats i olika rättsliga instanser och därvid har det fastslagits att rent juridiskt så är det inte en olaglig handling att hemlighålla avtalet.

Den gotländska befolkningen, resenärerna, skattebetalarna, menar dock att de har rätt att kräva detta, inte minst ur moralisk rättvisesynpunkt. I årets budget anslås sammanlagt 37 milj. kr. i transportstöd för Gotland, vilket är samma summa som i förra årets budget. Om detta är en riktig kostnadsberäkning är omöjligt att bedöma. Transportrådet hade i sin anslagsframställning bedömt behovet till 46 milj. kr., men regeringen har bara medgivit 37 milj. kr.

## Principiella utgångspunkter

För det nya avtalet har tillkännagivits fyra principiella utgångspunkter, nämligen

1. Trafik året runt på en nordlig och en sydlig linje.
2. En bra och effektiv trafikförsörjning till en rimlig kostnad.
3. Avtalet skall ge den som driver trafiken incitament att utveckla och förbättra trafiken samtidigt som samhällets kostnader skall vara kontrollerbara.
4. Ge möjligheter till kompletterande trafikutbud under högsäsong.

Den första punkten är tillgodosedd så till vida att vi har åretruntrafik på en nordlig och en sydlig linje. Under den gångna hösten drabbades dock trafiken av en hamnkonflikt som störde trafikföringen. Staten borde ta ett ansvar för att vår landsväg alltid är öppen och om den stängs av, så är det att betrakta som en samhällsfarlig åtgärd som kräver regeringsingripande.

Den andra punkten om en bra och effektiv trafikförsörjning till en rimlig kostnad är omöjlig att bedöma. Det som dock nu redovisas som en nivå där transportstödet kommer att ligga är betydligt över den nivå som transportrådet ansåg vara rimlig när rederibytet genomfördes. Då uttalades att statens

engagemang för Gotlandstrafiken skulle pressas ned till 20 milj. i transportstöd och helst till 0 kr. Denna målsättning var en orimlighet och en orättvisa mot Gotland. Men den blev den utlösande faktorn för byte av rederi, ett byte som hittills också visat sig dra kostnader trots färre fartyg och därmed sämre flexibilitet.

Den tredje punkten om stimulans att utveckla trafiken har hittills resulterat i en misslyckad katamarantrafik som inte var till gagn för sommartrafiken på Västervik.

Punkten 4 innehåller ett löfte om kompletterande trafik under högsäsong och här finns möjligheter för regeringen att leva upp till de förväntningar på sommartrafik mellan Visby och Västervik resp. Grankullavik på Öland, som jag i en motion tillsammans med Marianne Jönsson utvecklat motiv för.

## Minskad sysselsättning

För de anställda i Gotlandstrafiken var rederibytet en stor omvälvning och även om de flesta i dag har fått arbete så har det satt åtskilliga negativa spår. Enligt länsarbetsnämnden förlorade 67 personer sina arbeten och i det gotländska näringslivet försvann stora delar av underlaget för underleverantörernas verksamhet. En minskad försäljning redovisades till 6,7 milj. Kvar står frågan om transportrådet har träffat ett avtal för samhällets bästa.

## Huvudkontorets placering

Det tidigt utställda löftet från det nya rederiet att huvudkontoret skulle förläggas till Visby har svikits och verksamheten drivs i huvudsak från Nynäshamn. Detta påverkar bl.a. rekrytering av anställda. Sommarjobb för godkändska ungdomar är inte längre lika lättillgängliga. Från årsskiftet har nu Gotlandslinjen öppnat ett bokningskontor i Visby. Av de hittills 25 anställda vid bokningen i Visby kommer det att bli 6 heltidsanställda och 12 deltidanställda kvar.

## Gotlandsdelegation

Gotlandstrafiken och ändringar i denna har största tänkbara regionalpolitiska dignitet och det är därför i allra högsta grad ett intresse från Gotlands län och kommun att trafikföreningen handläggs i ett särskilt trafikråd eller delegation direkt underställd regeringen. En sådan framställning har också gjorts till regeringen som tyvärr inte lämnat något svar på denna.

## Farligt gods

Transporterna med farligt gods har inte fått en tillfredsställande lösning i Gotlandslinjens regi. Sommaren 1988 tvingades rederiet att hyra in ett speciellt fartyg för dessa transporter för att inte bortfallet av passagerare skulle bli alltför stort under turistsäsongen. Övriga delar av året sker dessa transporter med s.k. avlysta turer med färjan Graip. Då tillåts endast ett mindre antal passagerare att medfölja, t.ex. lastbilschaufförer. Gotlandsbolaget anskaffade på sin tid ett specialbyggt fartyg för att klara transporter med farligt gods.

Enligt sjöfartsverkets bedömning var detta en mycket bra lösning. Tyvärr rymdes antagligen inte detta fartyg i avtalet med det nya rederiet. Detta medför, förutom att det är en cynisk behandling av den grupp människor som tillåts medfölja transport med farligt gods, att en företagare på Gotland kan få en leveranstid på upp till en vecka på visst gods, exempelvis större batterier. Detta kan inte kallas effektiv trafikförsörjning.

## Taxesättning

Färjetrafiken spänner över flera områden och är i hög grad en regionalpolitisk fråga. Därför är det inte ointressant vilken prissättning som gäller. Transportrådet som har att besluta om avgångstider och taxesättningar har som utgångspunkt rent trafiktekniska och trafikekonomiska förutsättningar. En absolut nödvändighet är dock att beslut rörande Gotlandstrafiken alltid måste fattas mot bakgrund av regionalpolitiska bedömningar. Det framstår därmed allt tydligare att en återgång till en anpassning till SJs taxor är nödvändig. Riksdagen fattade 1974 beslut om att taxesättningen skulle följa principen för taxesättning på järnvägen eftersom färjan för gotlänningar är både väg och järnväg. Denna princip har sedermera frångåtts och enhetstaxa tillämpas. Kommunikationer kostar pengar överallt i vårt land och för det gotländska näringslivets och turismens utvecklingsmöjligheter är det nödvändigt att skälig prissättning tillämpas. För att detta skall bli verklighet måste kostnaderna för trafiken hållas på rimlig nivå och det är nödvändigt att nu återgå till en prissättning likvärdig med SJs. En procentuell uppräkning som sker nu ökar klyftan alltmer för varje gång.

## Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om uppfyllandet av innehållet i de principiella utgångspunkterna i avtalet om Gotlandstrafiken.
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett särskilt trafikråd eller delegation underställd regeringen,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om taxesättningens anpassning till SJs prissättning såvitt avser Gotlandstrafiken.

Stockholm den 25 januari 1989

*Gunhild Bolander (c)*