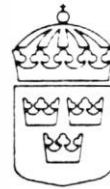


# Motion till riksdagen

1989/90:T635

av Gunhild Bolander (c)

Färjetrafiken till och från Gotland



Mot.  
1989/90  
T635—641

---

## Avtalet

Koncessionen på Gotlandstrafiken övergick den 1 januari 1988 till rederiet Nordström & Thulin, som för denna del av sin verksamhet bildade ett bolag, Gotlandslinjen. Ett principavtal skrevs mellan statens transportråd och det nya rederiet. Detta avtal är alltfört en hemlig handling. Gotlands kommun och län såväl som privatpersoner har begärt att avtalet skall offentliggöras men så sent som i december 1989 meddelade kommunikationsministern att avtalet i sin helhet sannolikt aldrig kommer att offentliggöras eftersom det skulle äventyra regeringens möjligheter att träffa framtida affärsmässiga uppgörelser. Vid en juridisk prövning har det fastslagits att det inte är 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 46 miljoner i förslagsanslag, samma summa som transportrådet i sin anslagsframställning bedömt som behövlig. Om det är en riktig kostnadsbedömning är omöjligt att avgöra.

## 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 en åretruntrafik på en nordlig och en sydlig linje. 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 miljoner i transportstöd och helst ännu mindre. 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 sommaren 1988 som inte var till gagn för sommartrafiken på Västervik. Punkten 4 innehåller ett löfte om kompletterande trafik under högsäsong.

### Tredje färja i Gotlandstrafiken

Med detta löfte som utgångspunkt har Borgholms, Västerviks och Gotlands kommuner tillsammans med företrädare för Gotlandslinjen nyligen i en PM till transportrådet redovisat ett antal motiv för ett återupptagande av färjetrafiken sommartid till och från Gotland från Öland/Grankullavik och Västervik.

Den möjlighet som fanns senast sommaren 1987 då Visby sommartid trafikerades med kombinerad passagerar- och bilfärja saknas i dag. Sommarresandet till och från Gotland var då möjligt från fyra hamnar (Nynäshamn, Oskarshamn, Västervik och Grankullavik), vilket gav den valfrihet och tillgänglighet som kommunerna menar bör finnas. Det gav möjlighet att ta tillvara och underlätta för den ökande resandetrenden allmänt i samhället samt gav det s k spontanresandet från Öland och Västervik möjligheter att utvecklas. Sommaren 1988 fanns Västervik kvar som "tredje-hamn" - alternativt trafikerad med havskatamaranen M/S Vindile.

Under 1989 har ingen färjetrafik till och från Gotland bedrivits från Grankullavik eller Västervik. Koncession för sådan linjetrafik innehas av Gotlandslinjen. Under 1989 har 908 000 passagerare åkt färja mellan Nynäshamn/Oskarshamn och Visby.

I promemorian redovisas för Borgholms och Västerviks kommuner följande motiv:

"För kommunerna Borgholms och Västerviks del är det ett uppenbart tillskott till turistutbudet om även en förbindelse med Gotland kan erbjudas. Kommunerna har mycket omfattande turistverksamhet och har under senare tid investerat väsentligt för ytterligare ökning. Öland totalt och Västervik har tillsammans 1,6 milj gästnätter per säsong exkl. privat uthyrning. Det finns alltså en mycket stor 'marknad' som skulle kunna erbjudas ett 'närmaste-alternativ' till Gotland, planerat resande eller spontanresande. Kommunerna, framför allt Västervik, har även genomfört stora investeringar i hamnutbyggnader som är väl anpassade för att klara färjetrafik till och från Gotland."

Motiv för Gotlands kommun:

"För Gotlands del är motiven fler. Givetvis ser även Gotland möjligheter till utökad turism om flera hamnalternativ finns på fastlandssidan sommartid. För Gotlands del är Västervik och Grankullavik de två naturliga hamnar som en utökad sommartrafik bör omfatta utöver de två nödvändiga och strategiskt belägna året-runt-hamnarna Nynäshamn och Oskarshamn. En tredje färja i Gotlandstrafiken skulle medföra att den beredskap som i dag saknas skulle återuppstå. Om en färja måste tas ur trafik utan reservmöjlighet skulle det på ett katastrofalt sätt slå mot näringslivet på Gotland, mot den got-

ländska befolkningen och mot turistresandet (högsäsong). För att få fullgod reservkapacitet krävs därför en tredje färja med rimlig kapacitet både vad gäller transport- och passagerarfaciliteter.

En tredje färja skulle även lösa det allt större problemet att transportera s.k. farligt gods till och från Gotland. Sommartid löses detta problem för närvarande genom att Gotlandslinjen hyr in transportfartyg som hjälper till att klara sommarens trafikökning samt det farliga godset. Under lågsäsong, september-maj, transporteras det farliga godset med ordinarie färja som på dessa turer i princip inte får ta övriga passagerare och personbilar.”

Motiv för Gotlandslinjen:

”Även Gotlandslinjen har givetvis som målsättning och motiv bl.a. att öka resandet till Gotland och anser att ett sätt kan vara att erbjuda trafik från flera hamnar. Det har dock hittills inte visat sig finnas något direkt förhållande mellan passagerarvolymen och antal hamnar i Gotlandstrafiken. Bolaget har självklart dock invändningen att om mer ”spridd” trafikering på Gotland skall ske så får det inte innebära att andra hamnar, framförallt Oskarshamn som ligger geografiskt närmast, tappar motsvarande trafikmängd – minskad rationalitet medför ökade kostnader. Gotlandslinjen måste också vara säker på att få täckning för eventuella merkostnader som kan uppstå med ett ytterligare året-runt fartyg och fler hamnalternativ sommartid.

Ett annat motiv för Gotlandslinjen att delta i arbetet att ta fram underlag för ett tredje fartyg i Gotlandstrafiken är att bolaget har vissa kapacitetsproblem gällande bildäcksutrymmet på färjorna. Transporterna till och från Gotland har under de senaste två åren ökat relativt kraftigt och Gotlandslinjen har i dag kapacitetssvårigheter ca 20 % av årets dagar. Vid fortsatt volymökning 10% gods och oförändrat passagerarantal kommer antalet dagar under året då kapacitetssvårigheter uppstår att öka till 26 % eller 95 dagar. För Gotlandslinjens del är det akuta behovet således utökning på godssidan och inte primärt i kombination passagerar- och godsfärja.”

Sammanfattningsvis är det huvudsakligen inom fyra områden som utökning av Gotlandstrafiken kan diskuteras:

- fler hamnalternativ
- behovet av reservfärja
- transporter av farligt gods året runt
- kapacitetssvårigheter på godssidan.

Även om motiven är något olika så är det omöjligt att bortse från de faktiska behov som föreligger och slutsatsen måste därför bli ett krav på att förutsättningar skapas för införskaffande av en tredje färja till Gotlandstrafiken. Målsättningen om en tillfredsställande trafikförsörjning understryker detta krav.

## Gotländskt trafikråd

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 dessa trafikfrågor handläggs i ett särskilt trafikråd eller delegation direkt underställd regeringen. En sådan framställning har också gjorts till regeringen men hittills inte givit något resultat.

Krav på trafik till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader och effektivast möjliga godshantering har varit avgörande för färjornas avgångs- och ankomsttider. För persontransporterna har resultatet blivit det omvända dvs. låg turtäthet, höga biljettpreiser och obekväma ankomsttider. Öckerö och Gotland är landets enda kommuner som saknar fast förbindelse med fastlandet. En jämförelse kan därför vara på sin plats. Totalt uppgick statens kostnader 1988 för Öckerös färjetrafik till drygt 27.4 miljoner kr – ca 2 600 kr/invånare.

På Gotland var kostnaden knappt 40 milj. kr. – ca 700 kr/invånare.

Den nya järnvägspolitiken innebär att staten tar huvudansvaret för infrastrukturen medan SJ ansvarar för trafiken. Viktig interregional järnvägstrafik skall staten kunna köpa. Om färjor och hamnanläggningar betraktades som infrastrukturella och staten svarade för dessa kostnader skulle kostnadsbilden i Gotlandstrafiken radikalt förbättras. Den ekonomiska analys av färjetrafiken som transportrådet genomförde 1985 visade att trafikintäkterna översteg de rörliga kostnaderna. Då ingick ändå hamnavgifterna i de rörliga kostnaderna.

Transportrådet har i sin anslagsframställning 1990/91 redovisat kostnaderna för järnvägstrafiken, där statens andel utgör 60 % av totalkostnaderna. Motsvarande statliga andel i Gotlandstrafiken utgör 20 % av totalkostnaden, enligt transportrådet.

## Sammanfattning

En tredje passagerarfärja med möjlighet att transportera farligt gods frigör kapacitet och ökar tillgängligheten i överensstämmelse med riksdagens trafikpolitiska mål. Farligt gods kan då transporteras i enlighet med gällande lagstiftning och näringslivets önskemål och behov. Vidare kan turisterna för passagerare bättre anpassas till resbehoven. Det blir allt svårare att konkurrera med andra turistmål i landet med de extra kostnader överfarten medför. Även transportrådet pekar på det självklara sambandet prisnivå – passagerartillströmning. I transportrådets senaste anslagsframställning konstateras sålunda att passagerarvolymen var som högst 1981 samtidigt som prisnivån var "extremt låg". En radikal sänkning av prisnivån skulle således öka passagerartillströmningen.

Under högsäsong finns underlag för trafikutövare att komplettera basutbudet med andra linjesträckningar eller på andra avgångstider. Det är viktigt att sådana försök kan genomföras. Sårbarheten i färjetrafiken har berörts. Det är viktigt att slå fast att en tillkommande färja ökar säkerheten.

I hela landet talar man om vikten av snabba och säkra transporter. På fastlandet förkortas restider genom utbyggnad av bannätet – snabbtåg är snart en realitet. Den utsatthet som öläget innebär skulle i någon mån modifieras om de tekniska möjligheter som står till buds kunde användas för att förkorta restiden. En separering av gods- och persontransporter och ett trafikutbud, anpassat till dessa kategorier skulle medverka till att utjämna den regionala obalansen och föra Gotland närmare fastlandet.

## Hemställan

Mot. 1989/90

T635

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nödvändigheten av att förutsättningar skapas för införskaffande av en tredje året-runt-färja till 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 en rättvisare taxesättning i Gotlandstrafiken.

Stockholm den 25 januari 1990

*Gunhild Bolander (c)*