

Motion

1982/83:1423

Barbro Nilsson i Visby

Transportstödet till Gotland

Målet för den statliga trafikpolitiken är enligt 1979 års trafikpolitiska beslut att ge invånare och näringsliv en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader.

En väl fungerande transportförsörjning är en förutsättning för en balanserad befolknings- och näringslivsutveckling i skilda delar av landet. Trafikpolitiken skall därför utformas så att målen för näringspolitiken, energipolitiken, miljöpolitiken, sysselsättnings- och regionalpolitiken kan uppnås.

Detta är trafikpolitikens målinriktning enligt bilaga 8 till budgetpropositionen 1982/83:100. Målsättningen överensstämmer helt med vad som sägs i länsprogrammet för Gotland.

Av stor regionalpolitisk betydelse för Gotland är kommunikationerna med det svenska fastlandet och med Öland.

Gotland saknar två mycket viktiga valmöjligheter — tåg och bil — vilket från ekonomisk och tillgänglighetssynpunkt är väsentligt att beakta. Tillgängligheten och prissättningen på färje- och flygtrafiken samt samordningen av färje- och flygtrafik med övrig kollektivtrafik har också stor betydelse. Detta gäller förbindelserna såväl på Gotland som på fastlandet.

I propositionen kan man vidare läsa att "åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken får hög prioritet under den närmaste tiden. En väl fungerande kollektivtrafik är nödvändig både för enskilda och samhället." När det gäller järnvägstrafiken vill regeringen bl. a. "göra transporter snabbare och punktligare."

Färjan är Gotlands landsväg och dess järnväg till fastlandet. Över havet går "kollektivtrafiken" till olika delar av vårt land. Samma målsättning bör därför gälla som för transporter på landsväg och järnväg på det svenska fastlandet.

Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet är av primärt intresse både ur service- och ekonomisk synpunkt för den gotländska allmänheten, turismen, näringslivet och Gotlands kommun.

I propositionen konstateras på s. 133 att priset för en färjeresa är anpassat till priset för en andraklassbiljett på tåg för motsvarande färdsträcka. Detta stämmer inte i dag. Kostnaden är högre för färjetrafiken.

Trots detta kommer transportstödet till Gotland att minska med drygt 10 miljoner enligt budgetpropositionen. Färjetrafiken har redan avsevärt försämrats bl. a. genom

att turtätheten minskat (främst på Västervik)
att sommartidtabellerna avkortats
att förbindelsen Klintehamn—Grankullavik helt upphört.

Gotlandsbolaget har alltså redan fått minska sina kostnader genom rationaliseringar och öka intäkterna genom högre priser för att klara tidigare sparmål som statsmakterna satt beträffande transportstödet. Turistnäringens fortsatta utveckling på Gotland är ur sysselsättnings- och servicesynpunkt livsviktigt. Under de senaste åren har en ororande stagnation inträffat vad gäller totala antalet besökande turister. Gotland utgör inte längre ett självklart turistmål och därför är det viktigt att sälja Gotland bl. a. med bra och billiga kommunikationer.

När det gäller flygtrafiken hänvisas till motion 368 angående användning av Bromma flygplats.

Förutom vad som i motion 368 anförs kan konstateras, att även här dras det regionalpolitiska stödet ned trots avsevärda kostnadsfördryningar vid utflyttningen till Arlanda. I propositionen s. 108, står nämligen detta att läsa: "Resterande del av underskottet bör täckas genom en allmän höjning av priserna i inrikesflyget." Detta rimmar illa med målsättningen att på sikt taxan skall motsvara klass I på järnväg. Syftet med flygrabatterna är också "att upprätthålla en tillfredsställande flygtrafik." Undersökningar har visat att det blir trångt både i luften och på marken vid högttrafik med risk för förseningar. Detta måste beaktas när tidtabellen fastställs.

En nödvändig förutsättning för det gotländska näringslivet är en taxesättning för alla gotlandstransporter som jämställer kostnaderna med jämförbara transporter på fastlandet, samt goda fastlandskommunikationer. Det är angeläget att de mål, som inom ramen för länsplaneringen föreslagits för färje- och flygtrafiken, fullföljs.

Det är vidare angeläget att regionala och lokala myndigheter på Gotland ges tillfälle att i samverkan med näringslivet på Gotland aktivt delta i de översynsarbeten motsvarande dem som pågår avseende flygtrafiken (luftfartsverket) och som beslutats avseendefärjetrafiken (kommunikationsdepartementet).

("En sakkunnig har tillkallats för att ta upp överläggningar med Rederiaktiebolaget Gotland om formerna för statens ansvar för färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet". S. 16)

För att på längre sikt kunna uppnå en för Gotland ändamålsenlig lösning av kommunikationsproblemen, erfordras en rad detaljlösningar som tillsammans ger den önskade effekten. I Länsprogrammet redovisar länsstyrelsen i Gotlands län bl. a. följande förslag:

För *persontrafiken* bör åtgärderna syfta till

- en taxesättning som jämställer kostnaden med jämförbara transporter på fastlandet och som därmed tar hänsyn till bristande valmöjlighet

mellan olika transportmedel som föreligger samt det faktum att vattnet utgör en barriär i kontaktmöjligheterna med närmast liggande regioner

- att regulariteten i trafiken hålls på en sådan nivå att resor kan utföras utan onödig tidsåtgång och med bekväma restider
- att själva resan underlättas genom ändamålsenliga transportmedel.

För att uppnå detta bör

- statsbidragens urformning och effekter på taxorna ses över både i färjetrafiken och flygtrafiken
- tidtabellens utformning förändras mot fler dagturer i färjetrafiken
- insatt tonnage i färjetrafiken planeras så att en separering av trafiken blir möjlig och att flexibiliteten vidhålls vid val av fastlandshamnar samt att regulariteten inte påverkas.

För godstrafiken bör åtgärderna syfta till

- en taxesättning för alla transporter som jämställer kostnaden med jämförbara transporter på fastlandet och som därmed tar hänsyn till brister i valmöjligheten mellan olika transportmedel som föreligger samt det faktum att vattnet utgör en barriär för transporter till närmast liggande regioner
- att insatt tonnage planeras så att behövlig godskapacitet erhålls
- en mer långtgående separering av trafiken för att avgångstider och regularitet även fortsättningsvis kan anpassas till godstrafikens behov samt att behovet av transporter av farligt gods tillgodoses
- en rationell godshantering och distribution *på Gotland*.

För att uppnå detta bör

- statsbidragets utformning och effekter på transportererna ses över utöver den regelbundna utvärdering som ålagts statens pris- och kartellnämnd (SPK)
- insatt tonnage i färjetrafiken planeras så att flexibiliteten vad gäller extraturer vid godstoppar bibehålls
- färjetrafikens bokningssystem utformas så att även mindre företag med kort varsel kan få transporter utförda
- godshanteringen så långt som möjligt samordnas *på Gotland*.

Med anledning av det anförda hemställer jag

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om ett regionalpolitiskt anpassat transportstödssystem för Gotland.

Stockholm den 25 januari 1983

BARBRO NILSSON (m)

i Visby