

Motion till riksdagen

1985/86:329

Ulla Pettersson (s) och Gunhild Bolander (c)

Färjetrafiken till Gotland (prop. 1985/86:105)

Goda kommunikationer med fastlandet är en livsnerv för Gotlands förbättringsstatus som en integrerad del av det svenska samhället. Transporterna utgör ständigt ett diskussionsämne och en källa till bekymmer för dem som bor och har sin utkomst på Gotland. Under åren har många förslag till förbättringar framförts beträffande turtäthet, bekvämare avgångstider och trafik på flera hamnar på såväl Gotland som fastlandssidan. Proposition 1985/86:105 innehåller förslag som av en enig gotländsk opinion i stället betraktas som försämringar. Den innehåller dock en del positiva inslag som vi gärna vill påpeka. För det första fastslås att trafiken även i fortsättningen skall bedrivas på en nordlig och en sydlig linje. I propositionen antyds emellertid att frågan om en bashamn kan komma att resas på nytt. Vi anser att det vore djupt olyckligt om de företag och enskilda som har att ta ställning till verksamhet på Gotland skulle känna osäkerhet inför framtiden i denna fråga och menar därför att bashamnsalternativet klart och entydigt bör förkastas.

För det andra konstaterar föredragande statsrådet att det fortsättningsvis måste "godtas att trafik planeras för en högre årlig kostnad än det tidigare, 40 milj. kr.". För närvarande är det så att kostnader för järnvägsbanor, vägar, broar, vägfärjor m. m. inte alls belastar trafik kostnaderna på fastlandet i samma utsträckning som kostnader för tonnage och hamnar belastar Gotlandstrafiken.

Enligt beräkningar från länsstyrelsen skulle underskottet i Gotlandstrafiken uppgå till ca 15 milj. kr., om kostnaden för infrastrukturen betraktades på liknande sätt som inom trafiken på fastlandet. Det förtjänar i sammanhanget påpekas att statsbidraget i reella termer sjunkit de senaste åren och att det, med samma ökningstakt som konsumentprisindex, skulle ha uppgått till ca 90 milj. kr. 1984. (För 1985 beräknar bolaget behovet av statsbidrag till 67 milj. kr., alltså en ytterligare minskning.) Kostnadsutvecklingen kan inte anses som särskilt alarmerande i sig men har kännetecknats av en viss ryckighet, bl. a. beroende på tonnageförsäljning 1982 (statsbidrag 56 milj. kr.) och en felbudgetering från Gotlandsbolagets sida 1984 (71 milj. kr. mot ursprungligen beräknade 43). Att låta resenärer och fraktköpare inom Gotlandstrafiken betala för detta framstår som orimligt.

Persontaxans bindning till SJ:s taxa

Enligt riksdagsbeslut skall biljettpriset inom Gotlandstrafiken vara kopplat till kostnaden för motsvarande sträcka med tågets andra klass (SJ-principen).

Denna princip frångicks delvis 1982, när priset för resa mellan Oskarshamn och Visby likställdes med resa mellan Nynäshamn och Visby trots det kortare avståndet. Även om SJ-taxan numera fastställs av SJ och grundar sig på SJ:s marknads- och kostnadsbild måste det enligt vår mening vara rimligt att utgå ifrån SJ:s genomsnittliga taxor och genomsnittliga rabattdjup för en viss sträcka, när det gäller att avgöra vilka taxor och rabatter som kan vara skäliga i Gotlandstrafiken.

I propositionen föreslås också en kraftfull prisdifferentiering i syfte att förbättra resursumnyttjandet. Det är, menar vi, utomordentligt viktigt att en prisdifferentiering inte ges en sådan form att den menligt inverkar på turistströmmarna till Gotland, som årligen uppgår till 320 000 personer och som ger sysselsättning åt 2 000 personer. De turister som är bundna i tiden av arbete och skola får inte genom en oskälig prissättning utestängas från en Gotlandssemester.

Redan med nuvarande prissättning har resandet stagnerat. Om taxorna ytterligare skulle ökas när resandefrekvensen är hög skulle detta enligt vår mening markant minska turistantalet.

Trafikutbudets anpassning till efterfrågan

Trafikutbudet skall enligt propositionen anpassas bättre till efterfrågan. Transportrådets rapport Utredning om Gotlandstrafiken från december 1985 visade att de utbudsförändringar som krävs för att nå ner till den av regeringen föreslagna nivån för transportstödet är av mycket omfattande karaktär.

Under nästan fem månader av året inskränks turerna med passagerarfärja till Oskarhamn till fredagar och söndagar. Under ytterligare nästan tre månader går passagerartrafik även måndagar och torsdagar. (I dag finns dagliga turer utom lördagar under lågsäsong.) De möjligheter som finns för passagerare att – i mån av plats – medfölja godsferjan Gute de dagar ingen passagerartrafik går är synnerligen begränsade. Fartyget är inte avsett för persontransport, och såväl serverings- som gemensamhetsutrymmen i övrigt är otillräckliga. Det största problemet är dock att eventuella passagerare måste ta sig fram i smala och branta, flera våningar höga trappor. Hiss saknas och kan inte installeras, varför rörelsehindrade, resande med små barn och många äldre helt utestängs från att resa annat än under helgerna.

Kapaciteten räcker inte heller till, då de lastbilschaufförer vilka utrymmena är avsedda för tar upp i genomsnitt 10 platser. Återstående hyttplatser täcker inte den genomsnittliga resandefrekvensen till Oskarhamn i dag under vinterveckorna. TPR skriver i sin utredning: "Under de vardagar då m/s Gotland inte planeras trafikera Oskarshamn reser normalt ca 9 000 personer. Med hänsyn till Gutes passagerarkapacitet m. m. antas hälften av trafiken falla bort." Därutöver finns restriktioner av olika klasser när s. k. farligt gods fraktas. Det rör sig alltså om en avsevärd försämring av möjligheterna att resa till och från södra Sverige under sju och en halv av årets månader.

Beträffande indragningen av Ölandstrafiken är den från turistsynpunkt beklaglig. TPR har räknat med att bortfallet kan bli 10 000 resenärer, vilket skulle motsvara ett inkomstbortfall på drygt en miljon. En indragning kan

dock accepteras om linjen släpps fri för trafik utan statsbidrag. Ölandstrafiken har upprätthållits med Gotlandsbolagets äldsta färja Thjelvar. Den har även gått på Västervik och som förstärkning på andra hamnar under högsäsong. Om den tas ur trafik innebär detta en kapacitetsminskning under den viktigaste säsongen då samtliga linjer utom Ölandslinjen uppvisar ett positivt täckningsbidrag.

Prisreglering av lastbilstaxorna och statsbidrag till lastbilsföretagen

Propositionens förslag att slopa nuvarande prisreglering av lastbilstaxorna till Gotland och statsbidraget till lastbilsföretagen ser vi som ett allvarligt hot mot det gotländska näringslivet. Den uppfattning som framförts i riksrevisionsverkets rapport, att det gotländska näringslivet inte skulle vara transportkostnads känsligt, är enligt vår mening fel och grundar sig på ett missvisande material. De 26 milj. kr. som Gotlandstillägget och därtill hörande statsbidrag uppgår till motsvarar 25 % av 1983 års nettotrafiktsumma i Gotlandstrafiken och måste på ett eller annat sätt täckas av antingen besparingar eller avgiftshöjningar. Att kostnadsövervältringen blir något lägre än 26 milj. kr. vilket RRV hävdar, är inte omöjligt, men beräkningen är osäker, vilket även RRV påpekar. Helt klart är att även en något mindre kostnadsökning skulle vara förödande för det gotländska näringslivet. Det transportföretag som för närvarande får den största delen av Gotlandstillägget och statsbidraget, Bilspedition, har redan aviserat att man, om propositionens förslag går igenom, måste återinföra det s. k. sjötillägget, som avskaffades i och med att Gotlandstillägget infördes. Därigenom skulle frakttaxorna höjas med 100 kr. per ton. Att transportkostnadsandelarna av saluvärdet är lägre än för landet i övrigt säger i sig ingenting om förutsättningarna att klara en högre transportkostnad. I de allra flesta fall finns alternativ på fastlandet till de gotländska produkterna och råvarorna och även en liten höjning av slutproduktens pris kan då innebära förlorade marknadsandelar. Flera större Gotlandsföretag har även fabriker på andra håll i landet (Ericson, Arla, Tekniska gummifabriken) och kan, för att inte göra någon förlust, flytta produktion från ön till andra orter till stor nackdel för den gotländska arbetsmarknaden.

Förslaget har försakat stor oro inom det gotländska näringslivet. Enligt länsarbetsdirektören på Gotland har flera företag haft planer på utökningar men skjuter på dessa i avvaktan på utvecklingen av bl. a. Gotlandstrafiken och dess kostnader. I det sammanhanget bör nämnas att vid månadsskiftet januari-februari var 3,9 % öppet arbetslösa, medan 7,2 % var placerade i arbetsmarknadspolitiska åtgärder.

Bland remissinstanserna var det endast TPR och Sveriges Industriförbund som tillstyrkte förslaget. SPK t. ex. förordar i stället ett slopat Gotlandstillägg i kombination med företagsekonomisk prissättning och ett särskilt stöd till transportköparna. TPR anser att det borttagna Gotlandstillägget senare kan byggas på med dessa komponenter om det behövs. Skadan i form av förlorade marknadsandelar och flyttad produktion är då redan skedd och kan vara mycket svår att reparera. Såväl RRV (i tidigare nämnd utredning) som

TPR (vid utvärdering av norrlandsstödet i TPR Rapport 1981:9) har påpekat att transportstöd är ett viktigt regionalpolitiskt medel. I den av SIND nyligen utförda utredningen om hur det gotländska näringslivet kan stödjas framförs flera viktiga förslag. Det upplevs av den gotländska allmänheten som synnerligen motsägelsefullt att länet anses vara berättigat till andra statliga stödåtgärder, samtidigt som man drar in ett välbehövligt och sedan länge etablerat stöd till transportererna som är en ödesfråga för ön.

Transportstödet till godstrafiken bör bibehållas på nuvarande nivå och ansträngningar göras för att få till stånd ett rättvisare system.

Tillfredsställande transportförsörjning

Om inte trafikens kvalitet helt skall styras av det ekonomiska utrymmet anser vi det nödvändigt att definiera begreppet "tillfredsställande transportförsörjning" och ansluter oss därvid till de krav som ställts i Gotlandsintressenternas särskilda yttrande till transportrådets utredning. Där tas upp kapacitetsfrågor som möjlighet till sitt- och sovplats och möjlighet att medta fordon med kort varsel. Vidare formuleras önskemål rörande kollektiva anslutningsmöjligheter, överfarts- och ankomster samt långsiktighet i trafikupplägningen.

Kapacitetsproblemen i Oskarshamnstrafiken löses lämpligen genom ett nytt tonnage anskaffas som kan kombinera gods- och passagerartransport. Här är emellertid staten bunden av gällande avtal med Gotlandsbolaget. Frågan om en tonnageanpassning är således en fråga på någon sikt.

Hemställan

Med hänvisning till ovan anförda hemställs

1. att riksdagen beslutar att förslaget om slopande av nuvarande prisreglering av lastbilstaxorna till Gotland och statsbidraget till lastbilsföretagen avslås,
2. att riksdagen beslutar att förslaget om ett slopande av persontaxans bindning till SJ:s taxa avslås.
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts angående bashamnsalternativet,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ingen försämring i trafikutbudet bör ske under innevarande avtalsperiod utöver indragning av Ölandstrafiken.
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts angående principen för differentiering av taxorna.
6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om vad som bör avses med "tillfredsställande transportförsörjning".

Stockholm den 18 mars 1986

Ulla Pettersson (s)

Gunhild Bolander (c)