

Nr 525

av herrar Helén och Fälldin
angående stödet till Gotlandstrafiken.

Huvuddelen av det gods som fraktas på linjesjöfart till och från Gotland är lastat på hjulbaserade fordon i form av släpvagnar, trailers eller lastbilar, som i sin tur transporteras på Gotlandsbolagets färjor. Det är således dubbla transportmedel som måste användas över havet, nämligen de hjulbaserade fordonen som godset är lastat på och färjorna som dessa fordon transporteras vidare på. Detta medför att transportkostnaderna blir mycket höga jämfört med förhållandena vid landtransport. Enligt normaltaxa för Gotlandstrafiken uppgår fraktkostnaderna mellan Stockholm och Visby för närvarande till 110 kronor per ton gods vid last om minst 15 ton per fordon. På fastlandet är fraktkostnaden på långtradare 43 kronor per ton vid motsvarande transportavstånd. Denna merkostnad drabbar dels de gotländska konsumenterna, dels de företag på Gotland som producerar varor för försäljning utanför länet och vilkas konkurrenskraft därigenom försvagas. Det senare är så mycket kännbarare som den gotländska marknaden är för liten för att en rationell produktion skall kunna upprätthållas baserad på avsättning på Gotland och att flertalet råvaror och halvfabrikat också måste införas till ön.

I fraktkostnaden mellan Stockholm och Visby ingår bl. a. hamnavgift, färjeavgift och fordonsavgift. En reducering med 50 % av färjeavgiften som 1971 års riksdag beslutade om innebär således att endast en del av kostnadsunderlaget är statsbidragsberättigat. Ännu har inte de nya taxorna för Gotlandstrafiken fastställts, men rent matematiskt skulle fraktkostnaden per ton gods sjunka från 110 kronor till 93 kronor. Om det beslutade transportstödet som utgår med 50 % på Gotlandsbolagets godstaxa höjdes till 100 %, skulle fraktkostnaderna per ton gods sjunka från beräknade 93 kronor till 76 kronor eller i detta fall med 15 % till 31 % jämfört med den nuvarande kostnaden. Transportkostnaden skulle ändå bli 33 kronor högre per ton mellan Stockholm och Visby jämfört med motsvarande sträcka på fastlandet. Den beslutade subventionen medför alltså ingen radikal förbättring av konkurrenskraften för företagssamheten på Gotland jämfört med förhållandena på fastlandet. Det är givetvis tillfredsställande att detta transportstöd kommit till stånd, men vi förutsätter att detta endast är ett första steg till ekonomisk jämlikhet mellan Gotland och fastlandet.

Vägverket driver i landet ett nittiototal färjeleder på vilka inga avgifter tas ut för transport av gods, bilar eller passagerare. En bro bygges för närvarande till Öland, vilken möjliggör att trafiken dit snart kan ske på samma villkor som vid landsvägstransporter på fastlandet. Kostnaderna för denna bro liksom för vägförbindelser och andra färjor än Gotlands-

färjorna täckes i allmänhet med bilskattemedel. Trots att bilskatten är lika hög på Gotland som för landet i övrigt kan det allmänna vägnätet utanför Gotland inte nyttjas av Gotlandsbilisterna utan betydande kostnader för färden mellan ön och fastlandet.

Färjorna är i praktiken Gotlands "landsväg" till det övriga Sverige. Som princip bör därför gälla att staten skall bära de merkostnader som pålægges gods, fordon och passagerare för transport mellan Gotland och fastlandet jämfört med transportkostnaden för motsvarande sträcka på fastlandet. Om betingelserna på Gotland någonsin skall kunna bli jämförbara med dem på fastlandet, måste därför målsättningen beträffande trafikpolitiken vara att transportkostnaderna till och från Gotland åtminstone inte får vara högre än vad en transport på fastlandet av motsvarande längd skulle betinga.

Den senaste tidens varsel om nedläggningar av för Gotland mycket betydelsefulla företag och verksamheter gör det synnerligen angeläget att snabbt stärka det gotländska näringslivets konkurrenskraft så att den friställda arbetskraften på bästa sätt kan finna ny sysselsättning på Gotland. Vi föreslår därför att hela frågan om vilka åtgärder som skall vidtagas för att skapa likställighet i transporthänsende mellan Gotland och fastlandet skyndsamt utredes och att förslag härom framlägges för riksdagen innan den treåriga försöksperioden gått till ända. Lämpligen kan denna utredning samordnas med dels de uppgifter som ålagts länsstyrelsen beträffande de regionala transporter, dels Gotlands kommuns arbete på att få fram en effektivare hamnorganisation.

Även om man bortser från hamnavgifter och avgifter för själva färjetransporten ställer det sig för närvarande dyrare att transportera en viss mängd gods mellan Gotland och fastlandet än att transportera samma godsmängd motsvarande sträcka på fastlandet. 1964 års Gotlandstrafikutredning (SOU 1967:29) granskade skäligheten i taxorna för lastbils- trafik till och från Gotland. I betänkandet har redovisats både merkostnader och mindrekostnader för dessa transporter. Bland merkostnaderna nämns utöver färje- och hamnavgifterna kostnader till följd av längre transporttider och därmed sämre utnyttjande av fordon och personal samt ökat försäkringsskydd på grund av sjötransport. Bland mindrekostnader nämns driftkostnadsbesparingar och personalkostnadsbesparingar. Utredningens slutsats är att "det finns utrymme för en inte oväsentlig sänkning av den officiella biltaxan till och från Gotland". Den utredning vi föreslår bör ta upp denna fråga till förnyad prövning.

Det beslutade transportstödet avser endast transporter från Gotland. De företag som hämtar sina råvaror eller halvfabrikat från andra håll och som transporterar dem till Gotland med Gotlandsbolagets färjor kommer även i fortsättningen att belastas av de högre frakttaxor som nu tillämpas. Även om de halvfabrikat som används i den tillverkande industrin som regel omfattas av transportavtal för såväl in- som utgående gods, ändrar detta inte relationerna i konkurrenskraften mellan företagen på Gotland respektive fastlandet. Jämförbara företag på fastlandet har givetvis liknande transportavtal. Konkurrensrelationerna torde bli oförändrade.

De små företag som dominerar Gotlands näringsliv kan inte heller i motsvarande utsträckning som större företag förhandla sig till förmånliga rabattvillkor.

Som ett led i strävandena att jämställa befolkningens och näringslivets villkor på Gotland med landet i övrigt bör därför riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att förslag till frakstöd för råvaror och halvfabrikat till Gotlands förelägges årets riksdag.

Utredningen bör också ta upp frågan om reducering av priset på personbiljetterna. Om en familj skall resa mellan Gotland och fastlandet, åsamkas vederbörande extra utgifter jämfört med färd motsvarande sträcka på fastlandet. Även för turister och för de fastlänningar som har fritidsstugor på Gotland utgör resekostnaderna till och från Gotland en så hög belastning att de begränsar såväl den rörliga som den mer fasta turismens normala expansion. I konkurrensen med andra attraktiva turistområden i Sverige börjar Gotland på grund av de höga resekostnaderna att få svårt att hävda sin ställning.

När frågan om ett utökat statligt stöd övervägs bör som jämförelse uppställas de kostnader som samhället alternativt får bära för en successiv avfolkning på Gotland med motsvarande investeringar i andra samhällen liksom de ökade kostnaderna för den under tiden kvarboende befolkningen om en efter svenska förhållanden dräglig standard skall kunna upprätthållas. Det måste vara i landets intresse att i möjligaste mån ge förutsättningar för en bättre utveckling på Gotland än hittills så att näringslivet kan förnyas och ge sysselsättning åt befolkningen. Beslutet att Gotland skall tillhöra stödområdet innebär att statsmakterna ställt sig positiva till att näringslivet på Gotland skall förstärkas. Den omställning som pågår och som måste stödjas med positivt inriktade åtgärder försvåras i hög grad av de höga gods- och persontransportkostnaderna till och från Gotland. Befolkningsprognoserna pekar också på en kraftig minskning under 1970-talet som en följd av brist på arbetstillfällen. Redan nu är skatteunderlaget det lägsta per invånare i landet och skattetrycket högst bland kommuner. Det är därför i hög grad befogat att med statliga medel så långt möjligt söka bromsa upp den negativa utvecklingen. Att inte i tid vidta här föreslagna åtgärder innebär att stödaktionerna blir allt dyrare och svårare att genomföra.

Med hänvisning till ovanstående hemställas

att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär

1. att ett förslag om frakstöd för råvaror och halvfabrikat till Gotland förelägges årets riksdag, samt
2. att en utredning tillsättes med uppgift att framlägga förslag om ytterligare åtgärder i syfte att skapa likställighet mellan Gotland och fastlandet i fråga om kostnader för transporter av gods, fordon och passagerare.

Stockholm den 25 januari 1972

GUNNAR HELEN (fp)

THORBJÖRN FÄLLDIN (c)