

Motion till riksdagen 2025/26:1342

av **Hanna Westerén m.fl. (S)**

Rimliga villkor för Gotlandstrafiken

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om rimliga och rättvisa villkor för Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Snabba och effektiva transporter med färja till och från Gotland är avgörande för den gotländska ekonomin och tillväxten. Den bastrafik som idag bedrivs i regi av Rederi AB Gotland, med turerna Visby–Oskarshamn respektive Visby–Nynäshamn, är grundläggande för en fortsatt positiv utveckling för regionen och för att det gotländska samhället och näringslivet ska fortsätta bidra till tillväxt i hela landet.

Våren 2014 blev ett nytt avtal för färjetrafiken klart. Avtalet, som gäller från 2017 till 2027, anger villkoren för den trafik som Rederi AB Gotland bedriver efter upphandling av Trafikverket. Förra året blev även avtalet klart för nästkommande avtalsperiod, och det är i mångt och mycket mer av samma, men med en positiv förändring bl.a. i fråga om hur prisökningar ska bäras av passagerare och fraktköpare. Det var högst nödvändigt, givet de femtioprocentiga prisökningar som drabbat Gotlandsresenärer de senaste åren.

Det nuvarande trafiksystemet har bidragit till en kraftig ökning av antalet passagerare och transporterat gods – något som ger högst gynnsamma effekter både för näringslivet i allmänhet och för besöksnäringen i synnerhet. Sedan början av 2000-talet har gotlänningarna fördubblat sitt resande med färjetrafiken, detta som en direkt effekt av snabbare överfartstider och bekvämare avgångs- och ankomsttider.

Resandet med färja till och från Gotland måste ges trafikmässiga förutsättningar att hålla en god nivå över hela året. Den så kallade bastrafiken ska ge möjlighet för personer och företag att leva och verka på Gotland året runt. Snabba överfartstider, med god turtäthet, och flexibla förutsättningar för både godstrafik och passagerartrafik måste således bibehållas under hela året för att Gotlands huvudtrafikled ska vara konkurrenskraftig. Därtill måste färjetrafiken bedrivas på ett kostnadseffektivt sätt så att biljett-

priset för passagerartrafik, och fraktpriiset för godstrafik, hålls på en rimlig nivå, och avgångs- och ankomsttider måste vara anpassade efter företagens behov av att kopplas samman med logistikkedjorna på fastlandet. Nynäshamn och Oskarshamn bör vara de hamnar bastrafiken går till från Visby. De ska ha långsiktig kapacitet både för gods och för passagerare samt inkludera totalförsvarets behov.

Under sommarmånaderna och storhelger, när antalet resenärer ökar kraftigt, måste trafiksystemet vara anpassningsbart för att kunna ge den för Gotland viktiga besöksnäringen möjligheter att växa och utvecklas.

Det är även viktigt att färjorna som används i trafiken fortsatt ska vara moderna, klara höga miljökrav och vara konstruerade för Östersjöns särskilda förutsättningar, för att erbjuda olika passagerare en bekväm, trygg och säker överfart. Gotland måste som alla andra i Sverige ställa om för en hållbar framtid. Färjetrafiken står som alla andra transportmedel inför en nödvändig omställning och Gotlands trafiksystem måste få utvecklas hållbart. Men merkostnader för en omställning i förtid av Gotlandstrafiken ska inte bäras lokalt av företag eller lokalsamhälle, i form av ökade rese- och transportkostnader. Samma förutsättningar ska gälla för Gotlandstrafiken som vid andra kommunikationssatsningar i Sverige.

Sverige behöver en ändamålsenlig infrastruktur och Gotland är en självklar del av denna. Resor och transporter måste fungera effektivt över kommun- och länsgränser. Hamnområden och flygplatser är i det perspektivet särskilt viktiga för Gotlands del. Därför är det också av yttersta vikt att regeringen i fortsättningen behandlar färjetrafiken till Gotland som en del av den nationella infrastrukturen, då färjetrafiken inte kan betraktas som ett komplement till andra färdmedel utan snarare som en oundgänglig huvudtrafikled mellan Gotland och fastlandet. Att färjetrafiken ska betraktas som en del av det nationella trafiksystemet är ett synsätt som delas bland annat av Trafikanalys, som i en rapport (Användning och styrning av anslaget till trafikavtal, rapport 2012:5) anger att Gotlandstrafiken bör ses som en ersättning för en fast förbindelse och metodmässigt hanteras som andra infrastrukturfrågor. Enligt Trafikanalys bör Gotlandstrafiken även behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur, i den meningen att Gotlandstrafiken fungerar som en ersättning för en broförbindelse.

Nationella, regionala och lokala kriser eller höjd beredskap ställer, bland annat ur ett totalförsvarsperspektiv, ökade krav på ett väl fungerande logistiksystem. Fungerande flyg- och färjetransporter är avgörande för Gotlands förmåga att motstå allvarliga störningar i samhällets funktionalitet. Det kan handla om möjligheter att genomföra transport av sjukvårdspatienter och medicinska prover på ett effektivt sätt, men också att långsiktigt säkra in- och utförsel av varor och materiel för civilsamhälle och totalförsvaret.

Att färjetrafiken ges långsiktiga villkor är därför av yttersta vikt. Gotlandstrafiken ska betraktas som en del av det nationella trafiksystemet, och staten bör tydliggöra sitt ansvar för att Gotland effektivt binds samman med resten av Sverige.

Sedan Rysslands olagliga anfallskrig i Ukraina inleddes har resenärerna i Gotlandstrafiken som tidigare nämnts drabbats av exceptionella prisökningar, höjningar på över 50 procent, vilket uppenbarat bristerna i befintligt upphandlingsupplägg och tydligt visar vikten av att staten tar ett större ansvar för att hålla ihop landet och medge att gotlänningar kan resa till och från arbete, familj och fritidsaktiviteter. Prisökningarna på gods äventyrar högst påtagligt de gotländska företagens konkurrenskraft. På godssidan har ökningarna procentuellt sett varit ännu högre än i passagerartrafiken. Efter ett flertal år av positiv befolkningsutveckling och framtidstro bland gotländska entreprenörer och

företag – synliggjort i bland annat investeringar och nyanställningar – märker vi nu en tydlig nedgång, där färre väljer Gotland och där Gotlands befolkning de facto minskar. Det finns en glasklar korrelation mellan de höga priserna i gods- och passagerartrafik och minskad inflyttning och försämrat investeringsklimat.

Inför kommande avtalsperiod noterar det samlade Gotland att staten i viss mån har lyssnat till de krav som framförts, inte minst genom de gotländska ståndpunkterna i fråga om färjetrafiken. Det tas hänsyn till pris för fastboende, bränslerisk och klimatprestanda, liksom lägstanivå i fråga om turtäthet. Alltigenom positivt i rådande läge, men det är alltså ett faktum att det gotländska samhället, näringslivet och föreningslivet är i behov av större förutsägbarhet och långsiktighet för vägen över havet. Rådande prisläge för att trafikera vår landsväg – havet – är oanständigt högt och inverkar menligt på hela Gotlands fortsatta utveckling. Staten borde ta ett avsevärt större ansvar för den livsnödvändiga infrastruktur som möjliggör en annan, mer positiv utveckling.

Hanna Westerén (S)

Laila Naraghi (S)

Serkan Köse (S)