

Till konstitutionsutskottet

Begäran om granskning av Andreas Carlsons hantering av de höga priserna i Gotlandstrafiken

För Gotland är färjan till och från fastlandet en nödvändig förbindelse för arbete, studier, tillgång till samhällsservice och vardagsliv. Den fungerar som gotlänningarnas landsväg. Men trots att Gotland ska ha samma förutsättningar som övriga landet så blir verkligheten en annan när höga biljettpriser begränsar människors möjlighet att transportera sig. I förlängningen påverkar det människors livsvillkor, exempelvis har flera av Folkvandvårdens mottagningar pausat sin verksamhet sen 2024 och har inte möjlighet att ta emot nya vuxna patienter utan hänvisar till Folkvandvården i Nynäshamn.¹

De senaste åren har biljettpriserna för Gotlandstrafiken stigit kraftigt. Region Gotlands undersökning av färjepriserna visar att sedan 2017 har biljettkostnaden för passagerare ökat med 51 procent, för fordon med 75 procent och för gods med 86 procent.² Undersökningen visar tydligt hur höga färjepriser i praktiken fungerar som en ekonomisk mur mot fastlandet. De ökade kostnaderna gör gotlänningarna alltmer isolerade på ön och deras möjligheter till arbete, studier, föreningsliv och företagande begränsas.

Med anledning av detta har Region Gotland, näringslivet, riksdagsledamöter, civilsamhällesorganisationer och gotlänningar efterfrågat besked från infrastrukturminister Andreas Carlson om hur regeringen avser hantera den uppkomna situationen.

Staten har det ekonomiska och politiska ansvaret för färjetrafiken till och från Gotland. Genom trafiken ska Gotland tillförsäkras en tillfredsställande tillgänglighet, för personresor och för näringslivets behov av godstransporter, samt skapa förutsättningar för regional utveckling. Färjetrafiken upphandlas av Trafikverket. Nuvarande avtalsperiod, mellan Trafikverket och Destination Gotland, omfattar tio år, och påbörjades 2017.

I svaret på min skriftliga fråga från den 23 oktober 2025 uppger Andreas Carlson att det framför allt är de höga bränslepriserna som påverkat Gotlandsfärjans biljettpris.³ Statsrådet menar att bränslepriserna nu har gått tillbaka till mer normala nivåer och att detta "gör att de avtalsreglerade takpriserna för gotlänningar och näringslivet har sänkts". Men trots att bränslepriset idag ligger på den lägsta nivån på fyra år fortsätter biljettpriset för Gotlandstrafiken vara rekordhøgt.

Under 2023 tillsköt regeringen 21 miljoner kronor för att dämpa prisökningarna för Gotlandstrafiken. Medlen räckte till en viss sänkning av priserna från januari 2024 till och med maj 2024. Men Region Gotland uppger att tillskottet är otillräckligt och har framfört en begäran om ekonomisk kompensation på ca 250 miljoner kronor per år, avtalsperioden ut. Trots begäran, och trots att biljettpriserna fortsätter vara höga, uppger statsrådet att han "inte ser framför [sig] att några ytterligare åtgärder behöver vidtas under återstoden av avtalsperioden".⁴

Under en interpellationsdebatt den 1 december 2025 hänvisar statsrådet i stället till det kommande färjeavtalet som träder i kraft efter 2027, som ska innehålla mekanismer för att dämpa kostnaderna

¹ <https://gotland.se/arkiv/nyheter/vard-och-halsa/2024-11-12-da-pausar-folktandvarden-i-slite-och-roma>

² <https://gotland.se/utveckla-gotland/priser-i-farjetrafiken/undersokning-av-farjepriser>

³ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/skriftlig-fraga/kompensation-till-gotlandsbor-till-foljd-av_hd11121/

⁴ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/skriftlig-fraga/kompensation-till-gotlandsbor-till-foljd-av_hd11121/

när bränslepriserna går upp.⁵ Men det finns stora osäkerheter kring hur betydande den kostnadsreducerande effekten faktiskt kommer bli. Framför allt så är det tveksamt om den kommer bli tillräcklig. I en intervju med SVT uppger Trafikverkets generaldirektör Roberto Maiorana att det nya avtalet innebär lägre tak- och maxpriser som "sjunker med upp till 100 kronor och det behöver ju naturligtvis märkas på biljetterna för gotlänningarna".⁶ Det nya avtalets faktiska prispåverkan är alltså både svår att bedöma och av begränsad omfattning, och regeringen har fortfarande inte vidtagit åtgärder som motsvarar krissituationens behov.

Det är statens ansvar att säkerställa ett fungerande transportsystem i hela landet. Riksdagen har sedan flera år tillbaka beslutat om det övergripande transportpolitiska målet, liksom om ett funktionsmål. Det innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Dessutom har regeringen själva i infrastrukturpropositionen och i den allmänna debatten ett uttalat fokus om att "villkoren för att leva, bo och verka i hela Sverige ska stärkas".⁷ I budgetpropositionen utg.22 s.40-41 bedömer regeringen att det övergripande transportpolitiska målet inte har nåtts eftersom merparten av indikatorerna har försämrats eller ligger kvar på samma nivå som när målen antogs. Samt att utvecklingen för att kunna nå funktionsmålet bedöms sammantaget ha haft en negativ riktning sedan målen antogs.

Som framgår av ovanstående så har infrastrukturminister Andreas Carlson under lång tid varit informerad om konsekvenserna av de höga biljettpriserna samt behovet av åtgärder. Mot denna bakgrund anser jag att konstitutionsutskottet bör granska om infrastrukturminister Andreas Carlsons brustit i sitt ansvar kopplat till Gotlandstrafiken samt hur agerandet förhåller sig till målen för transportpolitiken.

2026-01-23

Malin Östh (V)

⁵ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/interpellation/stod-till-gotlandsbor-efter-hojda-biljettpriser_hd10126/

⁶ https://www.svt.se/nyheter/lokalt/ost/trafikverket-hoppas-pa-lagre-biljettpriser-med-nytt-avtal-finns-orattvisor?utm_source=chatgpt.com

⁷ <https://www.regeringen.se/debattartiklar/2023/01/hela-sverige-ska-fungera/>