

Motion till riksdagen 2008/09:T296

av **Christer Engelhardt (s)**

Den gotländska färjetrafiken

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om färjetrafik till och från Gotland och om konkurrenskraftiga och låga ”vägpriser”.

Motivering

För att åstadkomma en positiv regional utveckling på Gotland är en väl fungerande färjetrafik nödvändig. En god tillgänglighet i turtäthet, biljettpriser och kvalitet är faktorer som mer än något annat har betydelse för Gotlands utveckling och tillväxt. Skapandet av nya arbetstillfällen på Gotland förutsätter att det finns väl fungerande kommunikationer till och från ön.

Den gotländska färjetrafiken har under alla år varit ett stort samtalsämne. För Gotland och dess invånare, för turismen och det gotländska näringslivet är färjetrafiken en naturlig och avgörande del av de nödvändiga kontakterna och kommunikationerna med det svenska fastlandet och vår omvärld. Våra flygförbindelser är ett nödvändigt komplement men kan aldrig ersätta färjetrafikens kapacitet för resor och frakttransporter. Färjetrafiken till och från Gotland fyller samma funktion som väg- och järnvägstransporterna gör i andra delar av landet.

Den färjetrafik som nu bedrivs fungerar mycket bra. Det är positivt att väg 73 mellan Nynäshamn och Stockholm nu är under ombyggnad, vilket kommer att ytterligare underlätta tillgängligheten till Mälardalsområdet och skapa en bättre trafiksäkerhet.

Den senaste upphandlingen av Gotlandstrafiken drog ut på tiden. Anbudsprocessen 2005–2006 resulterade inte i något anbud, och i den nya anbudsprocessen 2006–2007 med trafikstart 2009 inkom endast ett anbud. Först i november 2007 kunde ett nytt avtal för trafikstart 2009 till 2015 tecknas. Denna utdragna process skapade onödig oro på Gotland.

Fel! Okänt namn på

Upphandlingsprocessen har på uppdrag av Näringsdepartementet nu utvärderats och "Anbudsförfarandet för Gotlandstrafiken" (N2008/413/TR), presenterades den 3 september 2008.

I utvärderingen av den senaste upphandlingen, "Anbudsförfarandet för Gotlandstrafiken" (N2008/413/TR) skriver man i sammanfattningen: *I en utvärdering av detta slag är det ofrånkomligt att analyserna berör balansen mellan servicenivå och kostnad (både ekonomiskt och i form av exempelvis miljöpåverkan).*

I utvärderingsunderlaget nämns det att en halvtimmes längre överfartstid skulle kunna medföra uppmot en halverad bränsleförbrukning och besparingar på närmare 100 miljoner kronor. Teoretiskt vill utvärderingen hävda att detta skulle innebära att gotlänningar skulle kunna resa gratis på färjorna och innebära bibehållna priser för fastlänningar. I utvärderingen nämns också exempel på kostnadseffektivitet med färre antal turer.

Det är anmärkningsvärt att befolkningen och näringen på Gotland ska behöva dras med dessa ständiga ifrågasättanden av färjetrafiken inför varje upphandling. Gotland är beroende av en färjetrafik med en långsiktig, stabil och hållbar lösning.

På Gotland har samtliga partier i kommunfullmäktige i Gotlands kommun (Socialdemokraterna, Kristdemokraterna, Centerpartiet, Folkpartiet, Moderaterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet), TCO-rådet, högskolan, Vägpris.nu, Svenskt Näringsliv, LRF, Företagarna, Gotlands turistförening, Gotlands hembygdsförbund, Gotlands idrottsförbund, LO-distriktet, Östsvenska Handelskammaren, Visby stift och länsstyrelsen har gått samman med krav på Gotlandstrafiken. Det handlar bland annat om:

- ? trafik till två hamnar,
- ? bastrafik med två dubbelturer per dygn, cirka 3 timmar på den norra linjen och en dubbeltur per dygn, cirka 3 timmar på den sydliga linjen,
- ? att trafiksystemet ska inrymma utvecklingsmöjligheter och flexibelt kunna anpassas till nya förutsättningar,
- ? konkurrenskraftiga och låga "vägpriser" för gotlänningar, besökare och godstransporter – kostnaden ska inte överstiga vad det kostar att transportera motsvarande sträcka på landsväg,
- ? att merkostnaden för gods i färjetrafiken måste neutraliseras för likvärdiga konkurrensförutsättningar – fraktproblematiken måste få en långsiktigt hållbar lösning,
- ? att fartygen ska vara säkra och komfortabla; nuvarande nivå är minimistandard.

Färjetrafiken är oerhört viktig för Gotlands utveckling som kommun, län och region. Statens ansvar och insatser för färjetrafiken till och från Gotland måste ses lika mycket som en näringspolitisk satsning som en trafikpolitisk fråga.

En enig riksdag ställde sig bakom skrivningen utifrån den transportpolitiska propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160) med trafikutskottets betänkande 2005/06:TU5 Moderna transporter om upphandling av Gotlandstrafiken m.m., där det på sidan 124 står att läsa: "Utskottet vill inled-

Fel! Okänt namn på

ningsvis understryka att staten har ansvar för att det finns likvärdiga transportmöjligheter i hela landet samt att detta gäller även Gotland. I detta avseende får Gotland inte ges sämre villkor än övriga landet. Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet ersätter de vägar och broar som samhället ställer till förfogande utan kostnad för nyttjande i övriga landet”.

Mycket av det som ett samlat Gotland ställer som krav på Gotlandstrafiken i ovan nämnda punkter har sin grund och sitt stöd i trafikutskottets ovan citerade skrivning. Det saknas dock fortfarande en tydlighet i frågan om konkurrenskraftiga och låga ”vägpriser” för gotlänningar, besökare och godstransporter, att kostnaden inte ska överstiga vad det kostar att transportera motsvarande sträcka på landsväg.

Infrastrukturminister Åsa Torstensson har i ett svar den 24 juni 2008, ”Svar på fråga 2007/08:1378 Vägpris inom Gotlandstrafiken”, ställd av undertecknad motionär, svarat: ”Inledningsvis vill jag framhålla att jag helt och fullt delar trafikutskottets ställningstaganden i samband med behandlingen av propositionen *Moderna transporter* som Christer Engelhardt refererar till. Min uppfattning är således att staten har ansvar för att det finns likvärdiga transportmöjligheter i hela landet, att det gäller även Gotland och att Gotland i detta avseende inte får ges sämre villkor än övriga landet”.

I samma svar säger Infrastrukturministern vidare: ”Tyvärr är lägre priser i Gotlandstrafiken inte att vänta inom de kommande åren trots historiskt sett höga statliga ersättningar till Gotlandstrafiken”.

I och med det nya avtalets ikraftträdande 2009 spekuleras det om höjda färjepriser på upp till 20 % på grund av ökade oljepriser. Det skulle vara ett allvarligt hot mot Gotlands utveckling om färjepriserna tilläts att gå i motsatt riktning än den som ett samlat Gotland gett uttryck för.

I Ansvarskommitténs avlämnade förslag ”Hållbar samhällsorganisation med utvecklingskraft” tar kommittén upp frågan om en eventuell regionalisering av transportinfrastrukturen, där huvudmännen (regionkommunerna) skulle kunna få ansvaret för trafiken. I en fotnot till detta nämns Gotlandstrafiken. I enlighet med ovan nämnt betänkande från trafikutskottet, 2005/06:TU5, anser jag det vara viktigt att Gotlandstrafiken fortsättningsvis är ett statligt ansvar.

Stockholm den 1 oktober 2008

Christer Engelhardt (s)