SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:1507

av Gurgin Bakircioglu (MP)

Rimliga priser för alla på färjor till Gotland

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för ett stegvis införande av en svensk landsvägsprincip för färjetrafiken till och från Gotland, med målet att rimliga priser ska gälla samtliga resenärer oavsett folkbokföringsort, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör pröva hur outnyttjade delar av det tillfälliga statliga biljettprisstödet för 2026, genom nödvändiga budgetbeslut och ändringar av stödreglerna, kan komma gotländska resenärer till del även under 2027 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör pröva åtgärder för lägre person- och godstransportkostnader till och från Gotland redan under trafikavtalsperioden 2027–2035, inom ramen för tillämplig upphandlings- och statsstödsrätt, och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utveckla en långsiktig ordning där Gotlandstrafiken behandlas som en del av den nationella transportinfrastrukturen, med tydliga mål för prisnivåer, kapacitet, tillgänglighet, godsförsörjning och statligt finansieringsansvar, och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten bör ta ett tydligare ansvar för Gotlandstrafikens klimatomställning och säkerställa att

nödvändiga utsläppsminskningar förenas med rimliga transportkostnader för hushåll och företag och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Gotland är en del av Sverige även om det ligger på andra sidan vatten. På fastlandet kan människor använda vägar och järnvägar för att ta sig till arbete, utbildning, vård och anhöriga. För Gotland är färjan den grundläggande förbindelsen med resten av landet. När det blir dyrt att resa över Östersjön skapas en geografisk ojämlikhet som påverkar både hushållens ekonomi, företagens villkor och samhällets beredskap.

Färjetrafiken behöver därför betraktas som en del av Sveriges gemensamma transportinfrastruktur, inte som en transporttjänst vars prisnivå får avgöra vilka som kan resa. En svensk landsvägsprincip bör syfta till att priset för att resa till och från Gotland närmar sig kostnaden för en motsvarande resa på väg på fastlandet. Principen ska gälla alla som reser med färjan, oavsett om de är folkbokförda på Gotland eller på fastlandet. Gotlänningar behöver kunna resa till arbete och familj, men också släktingar, studenter, besökare och andra ska ha råd att ta sig till ön. En jämlik infrastruktur kan inte vara beroende av var resenären är folkbokförd.

Regeringen avsatte 125 miljoner kronor under 2026 för att sänka biljettpriserna för flyg- och färjeresor för personer folkbokförda på Gotland. Stödet gäller resor mellan den 1 juli och den 31 december 2026. Det är ett tidsbegränsat personresestöd, inte en permanent landsvägsprincip, och omfattar inte kostnaden för att ta med ett fordon på färjan. Region Gotlands priskommission har varnat för att en betydande del av anslaget riskerar att inte användas, och regionstyrelsen ställde sig den 26 oktober 2026 bakom ett krav på att kvarvarande stöd ska kunna utnyttjas även under 2027.

Staten bör skyndsamt pröva hur detta kan göras. En överföring sker inte automatiskt eftersom det nuvarande stödet enligt förordning (2026:1380) är avgränsat till resor under andra halvåret 2026. En fortsatt användning under 2027 måste därför beredas utifrån budgetlagen, beslutade anslag, stödvillkoren och EU:s statsstödsregler. Regeringen bör redovisa vilka ändringar som krävs och återkomma med förslag där riksdagens beslut behövs. Det kortsiktiga stödet för gotlänningar och en framtida generell landsvägsprincip är två olika åtgärder som kompletterar varandra.

En landsvägsprincip måste dessutom vara långsiktig. Region Gotland har låtit undersöka hur en svensk modell skulle kunna utformas och beslutade i september 2026

att fördjupa analysen. En fungerande pris- och finansieringsmodell behöver pröva effekterna för resenärer, medföljande fordon, gods, turistnäring, företag och färjornas kapacitet. Den behöver också förenas med EU-rätten och ge förutsebara villkor för statens finansiering.

Det statligt upphandlade trafikavtalet för perioden 2027–2035 får inte innebära att arbetet med rimliga priser skjuts upp till nästa upphandling. Regeringen bör pröva möjliga åtgärder redan under den kommande avtalsperioden, exempelvis genom budgetfinansierade stödformer eller andra avtals- och upphandlingsrättsligt tillåtna lösningar. Staten har även gett Trafikverket i uppdrag att analysera trafiken efter 2035. Det arbetet bör användas för att klarlägga färjeförbindelsens roll som nödvändig samhällsinfrastruktur, inte bara formerna för dess drift.

Gotlandstrafiken behöver samtidigt minska sin klimatpåverkan. Förnyade fartyg, alternativa drivmedel och andra utsläppsminskande åtgärder kan kräva investeringar. Det statliga finansieringsansvaret bör utformas så att kostnaderna för en nödvändig omställning inte ensidigt övervältras på hushåll och företag som är beroende av förbindelsen.

Rätten att kunna resa, delta i föreningslivet, ta emot besök och få varor transporterade till rimlig kostnad ska inte bero på om en människa bor på en ö eller på fastlandet. En varaktig landsvägsprincip för alla resenärer och ett skyndsamt omhändertagande av outnyttjat biljettstöd är två delar av samma uppgift: att skapa likvärdiga transportvillkor i hela Sverige.

Gurgin Bakircioglu (MP)