

Motion till riksdagen 2006/07:T331

av **Karin Svensson Smith m.fl. (mp)**

Långsiktigt hållbar förbindelse till Gotland

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ansvaret för Gotlandstrafiken överförs från Rikstrafiken till Vägverket.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att garantera en långsiktigt hållbar färjetrafik mellan Gotland och fastlandet.

Motivering

Båttrafiken mellan Gotland och fastlandet regleras genom upphandling mellan staten och ett rederi, för närvarande Destination Gotland. Avtalet omfattar person- och godstrafik. Sedan år 2000 har Rikstrafiken ansvaret för upphandlingen av denna trafik, utifrån sitt allmänna uppdrag att ansvara för upphandlingen av interregional, långväga persontrafik med flyg, tåg, båt och buss som ”är samhällsekonomiskt motiverad men företagsekonomiskt olönsam”. Rikstrafiken har, utöver Gotlandstrafiken, tecknat avtal om tågtrafik och viss buss- trafik i olika delar av landet, och om flygtrafik mellan olika orter i Norrland och Arlanda samt på vissa linjer inom Norrland.

För sin utveckling och fortlevnad är Gotland med sitt ö-läge helt beroende av goda båtförbindelser till och från övriga Sverige. Näringslivet som till stor del utgörs av turism och småföretagsamhet, står och faller med en pålitlig och relativt bra utbyggd färjetrafik. Företag, skolor och andra organisationer har byggt upp olika former av nätverk och handelsutbyten eftersom det hittills har gått bra att åka upp över dagen. Investeringsviljan hänger samman med garantier om förutsägbara och bra båtförbindelser. Även befolkningens vilja att bosätta sig på ön hänger intimt samman med möjligheterna att kunna förflytta

Fel! Okänt namn på

sig mellan Gotland och fastlandet. Dessa förbindelser måste finnas till rimliga priser samt med en bra turtäthet.

De senaste åren har trafiken utvecklats till en nivå som är tillfredsställande för de boende på Gotland. Gotlandstrafiken står kostnadmässigt för närvarande för en ansevärd del av Rikstrafikens budget. Avtalet med Destination Gotland är det enskilt mest kostsamma av de avtal Rikstrafiken har slutit. Detta medför därför att Gotlandstrafiken alltid är ifrågasatt när det ställs nya och ändrade anspråk på Rikstrafikens budget. Relationerna mellan Destination Gotland och Rikstrafiken har den senaste tiden dessutom präglats av problem. De nyligen kraftigt ökade oljepriserna har föranlett diskussioner om att höja biljettpiserna kraftigt, indragna eller långsammare turer. Detta är omständigheter som drastiskt försämrar möjligheterna för Gotland att utvecklas genom att skapa ett bra näringsklimat och en god livsmiljö. Tillförlitliga och långsiktigt säkra kommunikationer till rimliga priser är en väsentlig förutsättning för all utveckling på Gotland. En god livsmiljö förutsätter också att utvecklingen är ekologiskt hållbar. För att så ska bli fallet måste åtgärder vidtas för att minska fossilbränsleanvändningen på grund av dess negativa klimatpåverkan.

Av flera skäl är det dock uppenbart att ansvaret för Gotlandstrafiken behöver flyttas från Rikstrafiken till Vägverket. Främsta skälet är att avtalet kring Gotlandstrafiken skiljer sig avsevärt från Rikstrafikens övriga avtal. Den största skillnaden är att den omfattar såväl person- som godstrafik. Person- och godstrafiken är helt integrerade i ett gemensamt transportsystem. Båtförbindelserna utgör dessutom det enda möjliga kommunikationsmedlet för merparten av godstransporterna. Vägförbindelser finns inte tillgängliga som alternativ. I många avseenden motsvarar förbindelserna till havs mellan fastlandet och Gotland de förbindelser som vägnätet erbjuder i övriga Sverige. Färjetrafiken bör därför betraktas som en del av infrastrukturen som förbinder Gotland med övriga Sverige. Det ter sig således mer naturligt att se båttrafiken mellan Gotland och fastlandet som en del av landets vägnät.

Rikstrafiken har gått ut med anbudsförfrågningar inför nya avtalsperioder för färjetrafiken. En förutsättning för att en upphandlingsprocess ska fungera som tänkt är att det finns flera kompetenta alternativ att välja mellan. Så har trots stora ansträngningar inte varit fallet. Även detta är ett argument för att staten överväger alternativet att köra med egna färjor. Ett principiellt viktigt steg på vägen mot detta är att ansvaret för Gotlandstrafiken flyttas från Rikstrafiken till Vägverket. Detta bör ges riksdagen ge regeringen till känna.

Försvarsnedläggningen på Gotland och ett antal företagsnedläggningar har försämrat arbetsmarknaden på ön. Därför är det extra angeläget att besöksnäringen och andra näringar samt Högskolan kan lita på att tidtabellen för Gotlandstrafiken är långsiktigt förutsägbar. De positiva effekterna av de åtgärder som företogs för att kompensera regementsnedläggelsen riskerar att förtas av en försämrad och fördyrad färjetrafik. Det är av tveksam nytta att tilldela Högskolan fler utbildningsplatser om studenterna inte har råd att ta sig till och från ön. Plötsliga förändringar av tidtabellen är samma sak som om vägarna till och från Stockholm stängs av under en viss tid. Tillförlitliga och långsiktigt säkra kommunikationer till rimliga priser är också en väsentlig förutsätt-

Fel! Okänt namn på

ning för att ny verksamhet ska kunna etableras på Gotland. Riksdagen bör därför ge regeringen till känna att garantera en långsiktigt hållbar färjetrafik mellan Gotland och fastlandet.

Stockholm den 30 oktober 2006

Karin Svensson Smith (mp)

Per Bolund (mp)

Jan Lindholm (mp)

Tina Ehn (mp)