

Motion till riksdagen 2020/21:1605

av **Lars Thomsson (C)**

En grön omställning i Gotlandstrafiken

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om grunderna inför nästa trafikupphandling, biogasproduktionens förutsättningar och att utreda möjligheten till statliga insatser för att möjliggöra omställningen till förnybara bränslen i Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Färjetrafiken till Gotland är öns landsväg, den behöver vara snabb, tillförlitlig och miljövänlig. Prissättningen behöver vara rimlig och konkurrenskraftig för både bofasta, besökare och godstransporter.

Kommunikationerna till och från en ö är alltid avgörande för dess utveckling. Med goda och prisvärda kommunikationer så finns förutsättningar till en positiv utveckling som gör att Gotland kan bidra till Sveriges tillväxt. Utan goda kommunikationer så riskerar ön att stagnera och bli en belastning för Sverige. Därför är och förblir kommunikationerna i allmänhet och färjetrafiken i synnerhet avgörande för öns framtid. Den nu upphandlade trafiken gäller för perioden 2017–2027.

För nästa trafikperiod är de inledande skedena av upphandlingsprocessen startade. Avgörande inför nästa upphandling är att Gotlands utvecklingsmöjligheter ligger som grund för upphandlingen. Därför är omfattning av den upphandlade trafiken, trafikupplägg, restider och prissättning helt centrala aspekter. Statens fokus får inte bara vara att skapa förutsättningar för konkurrens i upphandlingen som kan leda till att minimera de statliga subventionerna utan måste också ta hänsyn till Gotlands framtida behov. De samlade gotländska ståndpunkterna kring Gotlandstrafiken bör därför vägas in tungt i upphandlingsprocessen. Besöksnäringen är en av Sveriges växande näringar. Därför är det önskvärt att en stor toppkapacitet under mellan- och högsäsong, som möter den stora efterfrågan, tas med som ett utvärderingskriterium i upphandlingen. Därmed stimuleras aktivt en överproduktion av trafik jämfört med den upphandlade trafikvolymen. Det

kommande avtalet måste vara flexibelt och ge förutsättningar för ökade trafikvolymer under perioden.

Enligt fattade beslut i riksdagen så skall transportsektorn reducera sina utsläpp för koldioxid med 70 % till 2030. Det gör att det är nödvändigt att påbörja omställningen till förnyelsebara bränslen redan under pågående trafikperiod, annars kommer inte omställningen att hinnas med i tid.

Dagens två gasdrivna färjor går huvudsakligen på flytande naturgas, LNG. Idag blandas några procentenheter flytande biogas, LBG, kontinuerligt in som ett första steg i omställningen till förnyelsebara bränslen. Tester med varm biogas har också genomförts. Om allt faller väl ut kan vanlig biogas blandas in direkt i LNG med ca 5 % och omvandlas då till flytande biogas eftersom kyleffekten är så stark. Det möjliggör en förbrukning på ca 600 ton biogas per färja. Som jämförelse kan nämnas att idag säljs ca 650 ton biogas på Gotland till öns gasdrivna fordon.

Biogas blir högst sannolikt en avgörande komponent för att klara klimatlagen i Gotlandstrafiken. Det gäller troligen även sjöfarten i stort i Sverige. Därför kommer det att krävas väldigt stora volymer biogas framöver. Vilket medför att det måste skapas generellt goda förutsättningar för biogasproduktion i landet. Till exempel innebär det att det är nödvändigt att ett regelverk kring gröna biogascertifikat kommer på plats. Liksom att de olika stödsystemen tillåter substrat från grödor, annars kommer inte biogasproduktionen kunna växa i tillräcklig omfattning.

Att övergå till att driva Gotlandstrafiken med biogas ger en dubbel miljöeffekt. Dels sänker det utsläppen av klimatpåverkande gaser dramatiskt i färjetrafiken. Men det innebär också ett minskat näringsläckage till Östersjön eftersom hushållssopor och kreaturgödsel processad till biogas ger en restprodukt där växtnäring kan tas upp bättre av växterna. Därtill stannar pengarna i den regionala ekonomin istället för att importera dyr bunkerolja.

Avgörande för klimatomställningen av Gotlandstrafiken är att Gotland inte drabbas av relativt sett högre kostnadsökning än andra regioner och transportslag. Övergången till förnyelsebara bränslen i Gotlandstrafiken kan därför medföra behov av extra statliga insatser på samma sätt som diskussionerna förs för Norrlands omställning.

Med stöd i det ovan anförda bör därför riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening vad som anförts i motionen om grunderna inför nästa upphandling, biogasproduktionens förutsättningar och att utreda möjligheten till statliga insatser för att möjliggöra omställningen till förnyelsebara bränslen i Gotlandstrafiken.

Lars Thomsson (C)