

## Motion till riksdagen 2012/13:T9

**av Christer Engelhardt m.fl. (S)  
med anledning av prop. 2012/13:25**

# Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att anslag för Gotlandstrafiken flyttas från området Trafikavtal till området Väghållning.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en minimihastighet i bastrafiken vad gäller en överfartshastighet på 28 knop i Gotlandstrafiken.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Gotlandstrafiken är ett statligt ansvar.

## Motivering

Inledningsvis hänvisas till av Christer Engelhardt inlämnade motioner under allmänna motionstiden 2012/13: T371 Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet, T370 Regelverk för LNG i passagerartrafiken inom sjöfarten och T368 fraktkostnader till och från Gotland.

## Gotlandstrafiken ersätter infrastruktur

Den 2 maj 2012 redovisade Trafikanalys i rapporten 2012:5 ett regeringsuppdrag att utreda användningen och styrningen av anslaget för trafikavtal.

I rapporten tar Trafikanalys upp hanteringen av Gotlandstrafiken och att den inte följer de principer som satts upp för övrig upphandlad trafik. I rapporten nämner man bl.a. att Gotlandstrafiken inte uppfyller tillgänglighetskriterierna. Gotland har en enligt tillgänglighetsmodellen acceptabel tillgänglighet genom det kommersiella flyget till Visby. Färjetrafiken ger däremot möj-

## Fel! Okänt namn på

lighet att resa med bil och är en förutsättning för effektiva godstransporter till och från Gotland. Utifrån det skriver Trafikanalys:

Den över tid växande anslagsandel som finansierar Gotlandstrafiken kan dock inte betraktas som stöd till interregional kollektiv persontrafik, utan är i själva verket stöd till trafik som ersätter en fast förbindelse till Gotland. Trafiken till Gotland bör därför i första hand ses som en ersättning för en fast förbindelse och metodmässigt hanteras mer i linje med andra infrastrukturfrågor, dvs. snarare som ett infrastrukturobjekt. Trafikanalys bedömer därför att den finansiella styrningen bör förändras i den riktningen.

Detta ligger i linje med det som såväl riksdag som regering tidigare uttalat att färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet ersätter de vägar och broar som samhället ställer till förfogande utan kostnad i övriga landet.

Det motiverar att speciella insatser görs av staten för att motverka de transport- och konkurrensnackdelar som Gotland har. Stödet till Gotlandstrafiken är i grunden en satsning som förbättrar konkurrenskraften så att även Gotland kan bidra till den svenska tillväxten. Denna trafik måste därför ges långsiktiga och stabila förutsättningar.

Trafikanalys föreslår att den del av utgiftsområdet Trafikavtal som rör Gotlandstrafiken flyttas till utgiftsområdet Väghållning. Anslaget används bl.a. till statlig väghållning, vilket innefattar vägplanering, byggande, drift, bärighetsåtgärder, broar som ersätter färjor, vissa prioriterade vägprojekt osv. Enligt Trafikanalys innebär förslaget således att Gotlandstrafiken bör flyttas till utgiftsområde 22, anslag 1:1 Väghållning eftersom anslaget till väghållning ger mer handlingsutrymme vad gäller alternativa sätt att stödja Gotlandstrafiken. Enligt Trafikanalys bör Gotlandstrafiken behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur, i den meningen att Gotlandstrafiken fungerar som en ersättning för en broförbindelse. Att hantera Gotlandstrafiken inom en större anslagspost gör det också lättare att inom anslaget hantera variationer i kostnader för Gotlandstrafiken.

## Överfartshastighet i Gotlandstrafiken

I regeringens proposition 2012/13:25 Investeringar för starkt och hållbart transportsystem skriver regeringen på sidan 18 under 3:6 Näringslivets behov av effektivare transporter:

Väl fungerande godstransporter är en nödvändig förutsättning för samhällets utveckling, regionernas konkurrenskraft och invånarnas villkor. Regeringen anser att transportsystemet måste stärkas för att bättre kunna bidra till näringslivets konkurrenskraft och dess möjligheter att växa och utvecklas i alla delar av landet. Särskilt viktigt för näringslivet är funktionella stråk och noder för godstrafiken samt goda förutsättningar för persontransporter för arbetspendling och tjänstenärningar, däribland besöksnäringen.

Regeringen skriver vidare på sidan 75 under 6.3 Prioritering av strategiska noder och stråk för godstransporter i ovan nämnda proposition:

## Fel! Okänt namn på

Regeringen anser att det är av stor betydelse att färjetrafiken till och från Gotland även fortsättningsvis ger god tillgänglighet som tillfredsställer behoven hos medborgare och näringsliv i regionen.

Trafikverket är i slutfasen av sitt arbete med upphandlingsunderlag inför kommande avtalsperiod för Gotlandstrafiken från år 2017. Enligt information är Trafikverket på väg att föreslå en sänkning av dagens överfartshastighet i Gotlandstrafiken från 28 knop till 22 knop. Det motsvarar en hastighets-sänkning på ca 20 procent. Även små sänkningar av hastigheten i bastrafiken får stora konsekvenser för turlistan, vilket påverkar tillgängligheten till och från Gotland mycket negativt. Tidsmässigt innebär det att Nynäshamnsturen från Visby kl 16:45, den turen som i dag är tillbaka i Visby kl. 00:20, i stället är tillbaka i Visby runt kl. 02:30. En tidigareläggning av avgången från Visby skulle ge stora konsekvenser för godstransporterna till fastlandet. Dagens 28 knop i bastrafiken har varit mycket positivt för Gotlands utveckling. En försämring i färjetrafiken står helt i motsats till de stora investeringar som nu görs på förbättrad infrastruktur i övriga landet.

## Gotlandstrafiken ett statligt ansvar

Regeringen och riksdagen har i tidigare propositioner om infrastruktur, i utskottsbetänkanden, i olika svar på frågor osv., tydligt uttalat 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. Denna tydlighet saknas från regeringens sida i den nu lämnade infrastrukturpropositionen 2012/13:25 Investeringar för starkt och hållbart transportsystem. I propositionen skriver regeringen: ”Regeringen anser att det är av stor betydelse att färjetrafiken till och från Gotland även fortsättningsvis ger god tillgänglighet som tillfredsställer behoven hos medborgare och näringsliv i regionen.” Riksdagen och trafikutskottet bör fortsatt vara tydliga i 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. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

Stockholm den 25 oktober 2012

*Christer Engelhardt (S)*

*Krister Örnfjäder (S)*

*Kerstin Haglö (S)*

*Carina Adolfsson Elgestam (S)*

*Helene Petersson i Stockaryd (S)*