

Motion till riksdagen 2012/13:T371

av **Christer Engelhardt (S)**

Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet.

Motivering

Goda kommunikationer med det svenska fastlandet och med vår omvärld är en nyckelfråga och avgörande för Gotlands framtida utveckling. I årets (2012/13) regeringsförklaring skriver regeringen: ”Sverige ska ha ett starkt och hållbart transportsystem. Ett transportsystem som gör det lättare att resa mellan hem och arbete eller skola och lättare för företagen att leverera sina produkter. Ett transportsystem som gör det enklare att leva. Ett transportsystem som binder samman hela landet.”

Regeringen skriver vidare i budgetpropositionen för år 2013: ”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. Det är därför viktigt att Trafikverket ingår ett avtal om trafik som är långsiktigt, stabilt och miljömässigt hållbart.”

Ett enat Gotland står bakom de gotländska ståndpunkterna som visar hur Gotland vill att trafiken mellan Gotland och fastlandet ska fungera. Gotland ska bindas samman med övriga Sverige i ett transportsystem som gör det enklare att leva och bo på Gotland. Utgångspunkterna för de gotländska ståndpunkterna är att trafiksystemen ska inrymma utvecklingsmöjligheter och flexibelt för att kunna anpassas till nya förutsättningar. I färjetrafiken är därutöver även långsiktiga stabila förutsättningar med t.ex. längre avtalsperioder viktiga. En rimlig utgångspunkt för den gotländska färjetrafiken är den bastrafik som finns idag med bland annat resa på två fastlandshamnar – en nord-

Fel! Okänt namn på

lig och en sydlig, idag Nynäshamn och Oskarshamn, och med dagens överfartshastighet om lägst 28 knop.

För tillväxt och utveckling på Gotland är även fungerande transportmarknader viktiga. Målgruppen för trafiken är gotlänningar, besökare och gotländskt näringsliv. Till utgångspunkten hör också det regionala utvecklingsprogrammet Vision Gotland 2025. Grundläggande är visionen – Gotland är Östersjöregionens mest kreativa och magiska plats präglad av närhet, hållbar tillväxt och fylld av livslust – och de övergripande målen. Av dessa har särskilt målen om ökad tillväxt och befolkningsökning starkt samband med väl fungerande kommunikationer. Färjetrafiken till och från Gotland måste ses som en minst lika viktig näringslivspolitisk fråga som en transportpolitisk fråga.

I det regionala utvecklingsprogrammet finns även en målbild och strategier för hållbara kommunikationer. Den lyder: ”Gotland har som en integrerad och dynamisk region i Europa och som ett centrum i Östersjöområdet en transportstruktur som gynnar tillväxt och utveckling och som är miljömässigt hållbar.”

Hela resan från bokning till transporter från och till terminaler ska fungera på ett smidigt och säkert sätt. Företagen på Gotland måste få tillgång till väl fungerande godstransporter till konkurrenskraftiga priser.

Staten kan inte fortsätta se färjetrafiken som olönsam interregional kollektivtrafik, färjetrafiken är inte ett komplement till andra färdmedel utan en del av det nationella trafiksystemet. Finansieringen av färjetrafiken ska ses som en del av den nationella infrastrukturen. Staten måste ta sitt ansvar för kostnaden för nödvändig energiomställning för att minska Gotlandstrafikens miljöbelastning. Färjetrafiken till och från Gotland är ett statligt ansvar. Det är rimligt att transporterna till och från Gotland ur ett rättviseperspektiv omfattas av likvärdiga och konkurrenskraftiga färjepriser – ”vägpriser” i jämförelse med motsvarande resa på landsväg.

Gotlands tillgänglighet till och från fastlandet beror på överfartstider, turtaethet och prisbild på färjan. Vi upplever idag en prisökning som kraftigt överstiger gängse prisökningar sedan nuvarande avtal trädde i kraft. Den 17 september i år (2012) uppvaktade en delegation från det så kallade ”Gotlandsupproret” infrastrukturministern Catharina Elmsäter-Svärd och överlämnade en namninsamling med över 108 000 namnunderskrifter för rättvisa villkor i färjetrafiken. Delegationen pekade också på det orimliga i att en barnfamilj boende på fastlandet tvingas betala 3 000–4 000 kronor för resan till och från Gotland.

Den 1 oktober i år (2012) uppvaktade också det politiska Gotland med regionledning och representanter för respektive parti i regionfullmäktige samt landshövdingen Gotlands län infrastrukturministern i ärendet kring Gotlandstrafiken. Uppvaktningen hade som utgångspunkt innevarande avtalsperiod men framförallt kommande avtalsperiod från år 2017 som kan sträcka sig till år 2027 alternativt till år 2029. Det talades om en trafik som skall trygga Gotland och dess utveckling i 10–12 år. Det är då oerhört viktigt att Gotlandstrafiken inte sitter fast i ett avtal där basstrafiken tvingas ta ett steg tillbaka när det talas om lägre överfartshastighet från idag 28 knop (51–52 kilometer i tim-

Fel! Okänt namn på

man) till 22 knop (40–41 kilometer i timman). Skulle Gotland hamna i den situationen blir Gotland som region och län enda i landet som tvingas backa in i framtiden. Tidsmässigt innebär det på Nynäshamnsturen från Visby kl. 16.45 att den turen som idag är tillbaka i Visby kl. 00.20 istället är tillbaka i Visby runt 02.30. Att flytta turen med en tidigare avgång från Visby skulle få stora konsekvenser för bl.a. företag och de gröna näringarna som är beroende av dagliga leveranser av produkter till marknaden på fastlandet.

För regeringen och ansvarig minister är det uppenbarligen viktigt med konkurrens i upphandlingen av färjetrafiken. Det kan jag som motionär ha förståelse för men det får inte bli på bekostnad av den basstrafik som är så viktig för Gotland, dess utveckling och konkurrenskraft i form av näringslivet med dess varor och tjänster samt attraktion som möjlig bostadsort. Vad staten sedan kan acceptera i överfartshastighet i övrigt är en annan fråga vid sidan om den basstrafik som finns idag. Det får i så fall bli ett komplement till basstrafiken. Med det anförda anser jag det oerhört viktigt att Gotland ges fortsatta förutsättningar till en positiv utveckling med konkurrenskraftiga villkor för såväl passagerare som gods.

Stockholm den 3 oktober 2012

Christer Engelhardt (S)