

Motion till riksdagen 2021/22

av **Lars Thomsson (C)**

En grön omställning i Gotlandstrafiken

Förslag till riksdagsbeslut

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

Den kommande upphandlingen av Gotlandstrafiken blir väldigt avgörande för Gotlands långsiktiga utveckling. Dagens upplägg i Gotlandstrafiken har arbetats fram stegvis under lång tid. Speciellt sedan snabbfärjornas intåg 2003 har utvecklingen av trafiken varit väldigt positiv i alla aspekter. Det gör att Gotlands befolkning under det senaste året passerade en milstolpe med 60 000 innevånare, högst antalet bosatta genom historien. Helt avgörande för denna positiva utveckling har varit de goda kommunikationerna i form av färja, flyg och fiber. Därför får inte kommande upphandling reduceras till att ses som en besparingspost för staten. Gotland måste få sin del i den utveckling av de nationella infrastruktursatsningar som siktar på snabbare, bättre, tillgängligare och klimatsmartare trafik över hela landet.

Grundläggande för kommande upphandling är att utgå ifrån de Gotländska ståndpunkterna. 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.

Dagens upplägg med en upphandlad aktör som tar ansvar för både tonnage och drift av trafiken har gett många fördelar. De två största positiva effekterna är att det har möjliggjort förnyelse av tonnaget till nya klimatsmartare båtar löpande. Samt att det skapat förutsättningar för en toppkapacitet i trafiken som är på ca dubbla nivån i förhållande till den upphandlade trafikvolymen. Detta har starkt bidragit till öns attraktion som både bostads-, besöks- och etableringsort.

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 utvärderingskriterie i upphandlingen. Därmed stimuleras aktivt en överproduktion av trafik jämfört med den upphandlade trafikvolymen. Det kommande avtalet måste var flexibelt och ge förutsättningar för ökade trafikvolymen under perioden. Välkänt är att trafikkapaciteten alltid måste byggas ut före behovet finns på marknaden, annars hamnar ön lätt i ett moment 22 där resandet stagnerar.

En annan helt avgörande faktor i kommande upphandling är såklart kravet på klimatomställning. Enligt fattade beslut i riksdagen så skall transportsektorn reducera sina utsläpp för koldioxid med 70 % till 2030. Dagens två gasdrivna färjor går huvudsakligen på flytande naturgas, LNG. Idag blandas ca 10 procent flytande biogas in, det lär vara världens första och längst komna inblandning av LBG i en kontinuerlig färjelinje. Det är därför ett väldigt viktigt steg i omställningen till förnyelsebara bränslen. Planerna framöver är att öka biogasen till 30 % andel, när det finns att få tag i på marknaden. 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.

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. Det innebär att de olika stödsystemen som Biogasmarknadsutredningen föreslår behöver komma på plats. Liksom att ett regelverk kring gröna biogascertifikat skapas. Framöver behövs också regeländringar som 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 ett en restprodukt där växtnäring kan tas upp bättre av växterna. Därtill stannar pengarna i den regionala ekonomin istället för att importera dyr bunkerolja från Ryssland.

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 stöden utformas till Norrland.

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)