

# Gotländska ståndpunkter

om kommunikationerna  
till och från Gotland



# Ett Gotland för alla

Hur ska flyg- och färjetrafiken fungera för att främja Gotlands utveckling? Här presenteras de gotländska ståndpunkterna i frågan, framtagna av Gotlands Trafikråd.

För Gotland är kommunikationerna med fastlandet en nyckelfråga. En välfungerande flyg- och färjetrafik är avgörande för öns utveckling. Hållbarhet, långsiktighet och god tillgänglighet behövs för att det gotländska samhället och näringslivet ska fortsätta bidra till tillväxt i hela landet. Kommunikationerna till och från Gotland har direkt påverkan på vår attraktions- och konkurrenskraft, ekonomiska utveckling och välfärd.

Satsningar beslutade av riksdag och regering inom infrastruktur- och kommunikationsområdet, är vägar mot dynamik och utveckling. Den nationella transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Sverige behöver en ändamålsenlig infrastruktur och Gotland är en självklar del av denna. Resor och transporter måste fungera effektivt över kommun- och länsgränser. Hamnområden och flygplatser är i det perspektivet särskilt viktiga för Gotlands del.

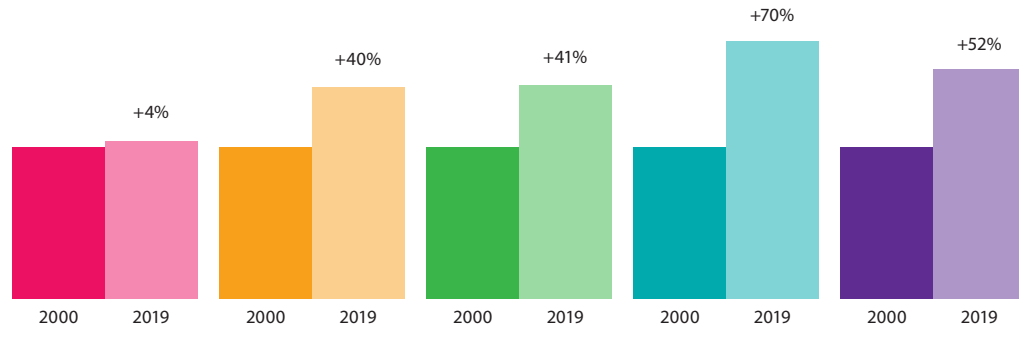
Gotland är Sveriges mest företagsamma region och tillsammans skapar företagen över 10 000 arbetstillfällen på ön. Men våra förutsättningar skiljer sig delvis från andra svenska regioners och möjligheten att konkurrera på lika villkor begränsas av ö-läget. Inom EU arbetas det aktivt med att minska skillnaderna mellan olika regioners förutsättningar (EU-fördraget artikel 174). Bland annat handlar det om att överbygga geografiska hinder för öar.

Nationella, regionala och lokala kriser eller höjd beredskap ställer, bland annat ur ett totalförsvarsperspektiv, ökade krav på ett väl fungerande logistiksystem. Fungerande flyg- och färjetransporter är avgörande för Gotlands förmåga att motstå allvarliga störningar i samhällets funktionalitet. Det kan handla om möjligheter att genomföra transport av sjukvårdspatienter och medicinska prover på ett effektivt sätt, men också att långsiktigt säkra in- och utförelse av varor och materiel för civilsamhälle och totalförvar.

Regeringen har utsett Gotland till en energipilot som ska gå före övriga Sverige i energiomställningen. Gotland har goda förutsättningar att bli en föregångare inom både flyg- och färjetrafiken, med stor andel förnybar energi och starkt lokalt engagemang. Pilotuppdraget ger höga förväntningar på att hela trafiksystemet får ökad klimat- och miljöprestanda. Om rätt förutsättningar ges innebär det nya möjligheter för en positiv och hållbar utveckling både regionalt och nationellt. Då kan Gotland visa vägen för hur nationella mål kan nås både för transport- och klimatpolitiken.

# Fakta om resande, besökare och transporter

För såväl flyg som färja har antalet resande kontinuerligt ökat under en följd av år, det gäller både bofasta och besökare. Även godstransporterna har ökat.



## Antal invånare på Gotland

2000: 57 313  
2019: 59 686

Källa: SCB

## Flygresandets utveckling

2000: 318 440 pers.  
2019: 446 764 pers.

(Antal resenärer till och från Gotland)

Källa: Swedavia

## Färjeresandets utveckling

2000: 1 290 674 pers.  
2019: 1 822 292 pers.

(Antal resenärer till och från Gotland)

Källa: Teknikförvaltningen Region Gotland

## Antal gästnätter

2000: 623 000  
2019: 1 025 521

Källa: SCB och Tillväxtverket

## Antal lastmeter gods på färjorna

2000: 551 021  
2019: 837 957

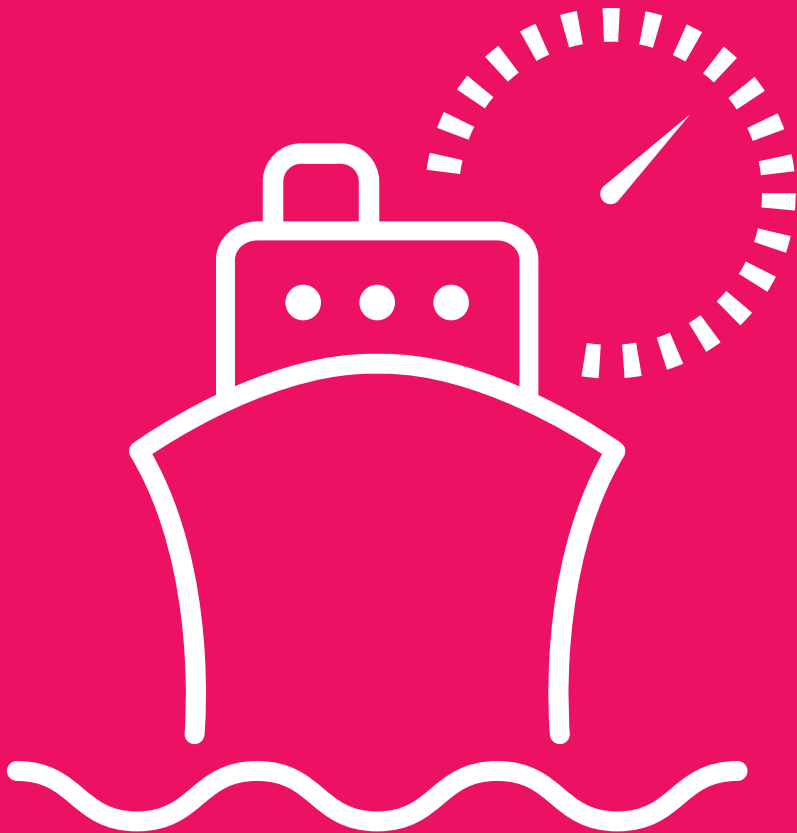
(Antal lastmeter till och från Gotland)

Källa: Teknikförvaltningen Region Gotland

## De gotländska ståndpunkterna

Trafiken till och från Gotland  
- enkel, hållbar, prisvärd och snabb!

De gotländska ståndpunkterna visar hur Gotlands Trafikråd vill att trafiken mellan Gotland och fastlandet ska se ut. För ett väl fungerande trafiksystem behövs satsningar och åtgärder. Ståndpunkterna ska ses som en helhet men är också viktiga var och en för sig.



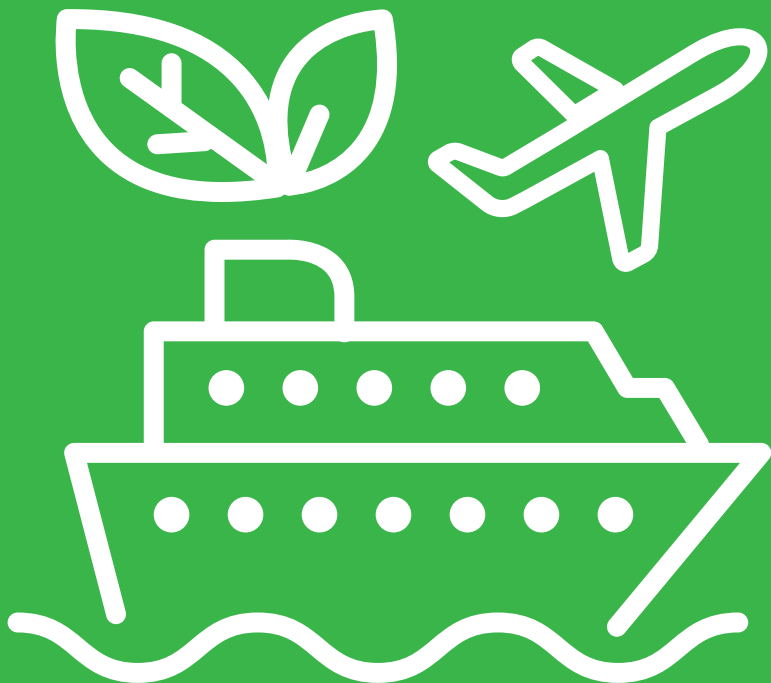
# 1) Snabba, täta och säkra överfarter med färja

- Hela resan och transporten ska fungera enkelt och smidigt.
- För både gods och passagerare ska det finnas minst två dubbelturer per dygn till Nynäshamn och minst en dubbeltur per dygn till Oskarshamn året om. På södra linjen ska det även finnas två dubbelturer minst en gång i månaden året runt för att möjliggöra besök över dagen. Detta definieras som bastrafik.
- Vid ökad efterfrågan, exempelvis under sommar och storhelger, måste det finnas kapacitet som motsvarar behovet.
- Färjeöverfarten ska ta högst tre timmar och utvecklas mot ännu snabbare. Detta ska gälla alla dagar året om på båda linjerna.
- Bastrafikens kvällsturer ska vara i Visby senast vid midnatt. Snabba resor, rimliga avgångs- och ankomsttider som ger förutsättningar för så långa vistelsetider som möjligt i Stockholm och södra Sverige.
- Avgångs- och ankomsttider som är anpassade efter företagens behov av att koppla samman med logistikkedjorna på fastlandet.
- Inom transportsystemet ska alla typer av farligt godstransporter kunna tillgodoses.
- Färjorna som används i trafiken ska fortsatt vara moderna, klara höga miljökrav och vara konstruerade för Östersjöns särskilda förutsättningar, för att erbjuda olika kundgrupper en bekväm, trygg och säker överfart.
- Färjetrafiken ska bidra med funktion och tillräcklig kapacitet för passagerare och gods, för att möjliggöra ökad tillväxt och utveckling och därmed utveckla såväl Gotland som hela Sverige.
- Utöver den upphandlade trafiken ska det vara möjligt med konkurrerande trafik.
- Upphandlad färjeoperatör ska ha god dialog med det gotländska samhället och näringslivet.



## 2) Tur och retur med flyg över dagen till hela Sverige

- Gotlands läge gör att flygtrafiken har en viktig roll i trafiksystemet.
- För såväl privat resande som för affärsresenärer är det viktigt att alla orter i Sverige med flygplats med reguljärtrafik ska nås fram och tillbaka över en dag och vice versa. Det ska gälla året runt alla dagar.
- Flygtrafik till både Bromma, nav för nationell trafik och Arlanda, nav för internationell trafik, är viktigt för en fortsatt positiv utveckling av Gotlands näringsliv och samhälle.
- Tidiga morgonturer till såväl Bromma som Arlanda är avgörande för Gotlands utveckling.
- Det är viktigt att Visby Airport ingår i det nationella basutbudet av strategiska flygplatser.
- Goda villkor för flygtrafiken till och från Gotland krävs, eftersom flyget är extra viktigt för Gotland.
- Gotlands förbindelser med omvärlden bör öka genom fler flygdestinationer. För en fortsatt utveckling är det viktigt att flera flygbolag kan trafikera Gotland.
- Terminaler och terminalområden ska vara tillgängliga, säkra och anpassade för olika kategorier av resande och transporter.
- Det behövs en förbättrad kollektivtrafik och hållbara transporter till och från Visby Airport.



### 3) Resor och transporter i linje med klimat- och miljömål

- Gotlands trafiksystem måste få utvecklas hållbart. För Gotland är färjetrafiken vad marktransporter är för andra regioner. Flyget kan närmast jämföras med snabbjärnväg.
- Merkostnader för en omställning i förtid av Gotlandstrafiken ska inte bäras lokalt av företag eller lokalsamhälle, i form av ökade rese- och transportkostnader. Samma förutsättningar ska gälla för Gotlandstrafiken som vid andra kommunikationssatsningar i Sverige.
- Flyg till Gotland bör vara bland de första sträckorna där elflyg i kommersiell trafik blir verklighet. Visby Airport är lämpad som innovationsflygplats.
- Regeringens klimatpolitiska handlingsplan som leder till att statliga upphandlingar ska bidra till att nå Sveriges klimatmål, kan med fördel användas vid upphandlingen av Gotlandstrafiken för att åstadkomma en snabb färjetrafik med hög miljö- och klimatprestanda.
- Gotlands färjetrafik ska visa vägen till hur de klimat- och transportpolitiska målen kan nås.
- Krav på teknikutveckling och innovation vid upphandlingen ska klara att ge energieffektiva fartyg som är oberoende av fossila bränslen, detta utan att minska kraven på snabba och tillgängliga överfarter.
- Strategier för de gotländska styrkeområdena, mat/livsmedels- och besöksnäring, förutsätter en snabb utveckling till ett klimatsmart resande med flyg och färja.



## 4) Konkurrenskraftiga priser

- Med flera aktörer i flyg- och färjetrafiken ges förutsättningar för konkurrenskraftiga biljettpriser.
- Det behövs konkurrenskraftiga biljettpriser för färjetrafiken, "vägpriser", i förhållande till jämförbara resmål och motsvarande sträckor på landsväg.
- Skäligt prissatta biljetter för resenärer av olika kategorier. Priset för resor med färja och flyg till Gotland måste vara i nivå med annat resande inom landet.
- För att företagen ska kunna bibehålla och bredda sina marknader nationellt och internationellt, måste fraktpriserna vara konkurrenskraftiga och skäliga.
- Transportköpare ska ha tillgång till en väl fungerande marknad till priser i nivå med övriga Sverige.
- För resenärer som reser ofta ska möjligheter till rabattsystem/mängdrabatt finnas.
- För gotlänningar ska fast, rabatterat biljettpris på färjan finnas.



## 5) En nordlig och en sydlig fastlandshamn, samt en reservhamn på Gotland

- I dagsläget är Visby hamn den enda hamn på Gotland som linjefärjor kan angöra. En reservhamn på Gotland är en förutsättning för att säkra den nödvändiga försörjningen till och från ön i ett läge där Visby hamn av någon anledning inte kan användas. Sett ur ett krisberedskapsperspektiv är detta av stor vikt för öns samlade totalförsvarsförmåga.
- Nynäshamn och Oskarshamn ska vara hamnarna i bastrafiken. De ska ha långsiktig kapacitet både för gods och för passagerare samt inkludera totalförsvarets behov.
- För kompletterande trafik är även andra hamnar intressanta, till exempel Västervik.
- Tillgängligheten till hamnarna måste förbättras, både på Gotland och på fastlandet.
- Fortsatt utbyggnad av väg- och tågförbindelser till och från Nynäshamn med fokus på förbättrade tvärförbindelser.
- Förbindelserna till/från Oskarshamn måste förbättras. Utökad tillgänglighet med kollektivtrafik, tåg och buss behövs, särskilt för att kunna resa söderut och västerut i landet. Vagnätet behöver förstärkas.
- Det behövs en förbättrad kollektivtrafik och hållbara transporter till och från Visby hamn.
- Terminaler och terminalområden ska vara tillgängliga, säkra och anpassade för olika kategorier av resande och transporter.





## 6) Ett trafiksystem för beredskap och samhällsnytta

- Gotlands strategiska läge, rådande säkerhetsläge och försvarets återetablering i regionen gör att hänsyn måste tas till försvarets särskilda behov.
- Gotlands kapacitet för att klara perioder utan in- och utförsel av varor och materiel är begränsad och måste tas i särskilt beaktande. Reservhamnen är en del i detta, liksom att flygtrafiken kan säkerställas vid samhällsstörningar.
- Visby flygplats har beredskap dygnet runt för kris- och nödsituationer och det är viktigt att detta kan upprätthållas över tid.
- Visby flygplats måste på grund av ö-läget ha ett bemannat flygledartorn. Flyget är en av de samhällskritiska funktionerna.
- Flyg och färjor ska utgöra delar av ett väl fungerande logistiksystem som även tar hänsyn till totalförsvarets behov och krislägen.
- Sjukvårdens förutsättningar för att transportera patienter, medicinska prover och utrustning, måste beaktas.



# Till Gotland reser vi med färja och flyg

Gotland har reguljär flygtrafik året runt och dagligen till Bromma och Arlanda. Färjetrafiken går mellan Visby-Nynäshamn och Visby-Oskarshamn. Restiden på linjerna är med dagens höghastighetsfärjor drygt 3 timmar. Färjorna är både gods- och passagerarfartyg. Nynäshamn trafikeras med två tur- och returturer om dagen, och Oskarshamn med en. Antalet turer och destinationer inom flyg- och färjetrafiken ökar under storhelger och sommartid.

Färje- och flygtrafiken har i huvudsak olika målgrupper och trafiklagen kompletterar varandra. Trafiksystemen måste kunna erbjuda rese- och transportlösningar som utgår från invånarnas, näringslivets och besökarnas behov. Även verksamheter som totalförsvaret och sjukvården är beroende av funktionella transportlösningar.

För såväl flyg som färja har antalet resande kontinuerligt ökat under en följd av år, det gäller bofasta, besökare och godsvolymer.

I färjetrafiken görs personresande till ca 75 % på den norra linjen och 25 % på den södra. Knappt 30 % av resorna görs av gotlänningar. Godsmängderna är jämnt fördelade på båda linjerna.

Viktiga näringsgrenar på Gotland är livsmedelsindustri, areella sektorn, besöksnäringen och verksamheter som bygg och handel. Dessa är i hög grad transportberoende. Och om Gotland ska vara en attraktiv plats för människor att bo, leva och verka på är goda kommunikationer till och från fastlandet centrala.

Trafikrådet består av representanter från näringsliv, akademi och organisationer, Region Gotland, Swedavia, Länsstyrelsen och övriga berörda statliga aktörer med infrastrukturansvar.

## **Gotlands Trafikråd**

[gotland.se/trafikradet](https://gotland.se/trafikradet)