

**Remiss. Trafikverkets rapport Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland.
Dnr I2021/02391**

För Gotland är kommunikationerna med fastlandet en nyckelfråga. En väl fungerande flyg- och färjetrafik är avgörande. God tillgänglighet är nödvändig för det gotländska samhällets och näringslivets fortsatta utveckling.

Gotlands Trafikråd

Gotlands Trafikråd är ett forum för information och samråd i kommunikationsfrågor. I rådet samlas representanter från näringsliv, organisationer och myndigheter. I Trafikrådets uppdrag ingår bl.a. att ta fram Gotländska ståndpunkter för flyg- och färjetrafiken¹. Dessa visar hur man från Gotlands sida bedömer att trafiken mellan Gotland och fastlandet behöver vara utformad för att svara mot Gotlands förutsättningar och behov. Trafikrådet menar att ståndpunkterna ska vara en utgångspunkt för upphandlingen av färjetrafiken.

Färjetrafikens betydelse för Gotland

Dagens trafiksystem, som möjliggjordes i början av 2000-talet då nya färjor introducerades, uppfattar vi i huvudsak som effektivt och väl anpassat efter Gotlands behov. Det har gett ett trafikupplägg med högre turtäthet, snabbare överfarter och rimliga ankomst- och avgångstider, som förbättrat tillgängligheten väsentligt både för personer och för godstransporter. För bosatta på Gotland har detta inneburit helt nya möjligheter att till exempel resa över dagen till Stockholmsområdet för arbete, studier, vård etc. För idrotts- och föreningslivet är dagens trafiksystem en förutsättning för att aktivt kunna delta i många idrottsutbyten men också för att kunna förlägga stora arrangemang till Gotland.

Flera av Gotlands viktiga näringslivsbranscher är i högsta grad transportberoende, både för egen tillgång till varor och för avsättning av produkter. Det gäller exempelvis livsmedelsindustrin, areella näringarna, besöksnäringen, bygg och handel. Som exempel så transporteras över 80 % av jordbruksproduktionen till fastlandet. Ett annat exempel är livsmedelsproducenterna på Gotland, som behöver en så lång produktionsdag som möjligt och en färjetidtabell som passar in i upparbetade logistikkedjor på fastlandet, vilket är helt avgörande för att nå fastlandsmarknaderna i tid.

¹ [Gotlands ståndpunkter om framtidens färje- och flygtrafik - Region Gotland](#)

Handeln och övriga företag på Gotland är starkt beroende av dagliga leveranser av produkter och varor utifrån de leveranskedjor som finns. Inom den växande tjänstesektorn är besöksnäringen en viktig del. Det stora antalet besökare, runt 950 000 personer årligen, har medfört att många arbetstillfällen och företag har växt fram. Besöksnäringens tillväxt kräver att kapacitet och målpunkter inom transportsystemen kan matcha denna utveckling.

Gotland är en av Sveriges mest företagsamma regioner, andelen företagare ligger långt över rikssnittet. Men för att utveckla Gotland behöver många företag vidga sina marknader nationellt och internationellt, vilket i många fall kräver goda fysiska kommunikationer.

Det gotländska näringslivet har byggts upp och utvecklats utifrån Gotlands förutsättningar sedan lång tid. I många fall är man beroende av marknader utanför Gotland, både vad det gäller produkter och tjänster. Det som produceras och erbjuds från och på Gotland måste naturligtvis samstämma med den efterfrågan, handelsmönster och kontaktvägar som finns. Det här gör Gotland beroende av väl fungerande kommunikationer som knyter samman dessa behov och som finns i den omfattning som behövs. Nya marknader kan och ska skapas men grunden är den struktur, inklusive transportsystemen, som är upparbetad sedan länge.

Trafikupplägg

De inriktningar med olika trafikupplägg som Trafikverket visar på för att kunna nå en ökad fossilfrihet, samtidigt som statens kostnader för trafiken inte ska öka, tar inte hänsyn till de faktorer som beskrivs ovan. Trafikrådet anser att trafikuppläggen inte är realistiska och inte möter Gotlands behov. De bör därför inte tas till utgångspunkt i arbetet med upphandlingen av färjetrafiken. Förändrade och helt nya trafiksystem skulle medföra nya villkor för näringslivet. Risken för att näringslivet måste omstruktureras på grund av ett försämrat trafiksystem är stor.

En del i Trafikverkets olika trafikupplägg är vilka fastlandshamnar som används, här finns exempel med bara en hamn. Trafikrådets mening är att Oskarshamns och Nynäshamns hamnar måste vara hamnarna i bastrafiken, så kan även redundans och säkerhet upprätthållas.

Trafikverkets olika inriktningar för olika trafikupplägg, används också som underlag i den samhällsekonomiska bedömningen, vilket enligt rapporten ger en indikation på att alternativa inriktningar för Gotlandstrafiken skulle kunna motiveras samhällsekonomiskt. Trafikrådet anser, i enlighet med resonemanget ovan, att en samhällsekonomisk bedömning grundad på dessa trafikinriktningar, inte kan användas som incitament för en förändrad trafik.

I den del som behandlar effekter för boende och näringsliv kommer dock Trafikverket in på effekter av om sämre förutsättningar skulle ges för trafiken. Man nämner här, att om detta skulle drabba de större näringarna, skulle Gotlands omställningsförmåga vara sämre än genomsnittet, på grund av lägre kunskapsinnehåll i näringslivet och lägre rörlighet på arbetsmarknaden. Denna konsekvensbeskrivning borde enligt Trafikrådet, tydligare kopplats samman med delen om inriktningarna med förändrade och helt nya trafikupplägg.

Fossilfri Gotlandstrafik

Trafikverket visar, genom de olika inriktningarna av trafikupplägg, på olika vägar för att nå fossilfrihet, samtidigt som statens kostnader inte ska öka. Den kostnadsökning som redovisas bygger

på dagens priser och kunskap. Kostnadsökningen läggs på personresor och godstransporter. Inget av de olika alternativa trafikuppläggen når fossilfrihet 2045.

Trafikrådet menar att resor och transporter ska ske i linje med klimat- och miljömålen, men den omställningstakt Trafikverket redovisar är för långsam. Gotland, som är utsedd som energipilot, som ska gå före, skulle här tillsammans med staten, kunna bidra till att visa vägen till hur de klimat- och transportpolitiska målen kan nås.

Med Gotlandstrafiken skulle staten kunna ligga i framkant och upphandla med krav på teknikutveckling och innovation för att klara att ge energieffektiva fartyg som är oberoende av fossila bränslen, detta utan att minska kraven på snabba och tillgängliga överfarter.

Samhällsstörningar

Nationella, regionala och lokala kriser eller höjd beredskap ställer ökade krav på ett väl fungerande logistiksystem. Fungerande färje- och flygtransporter är avgörande för Gotlands förmåga att motstå allvarliga störningar i samhällets funktionalitet. Detta måste vara ett viktigt perspektiv i upphandlingen av färjetrafiken. En reservhamn på Gotland är en del i detta.

Förslag till modeller för framtida Gotlandstrafik

Trafikrådet har inga synpunkter på de olika modellerna. Men det är angeläget att alla relevanta aspekter beaktas vid val av modell, vilket även omfattar risk för föråldrade tekniska lösningar om färjorna används under lång tid och hur totalförsvarets behov påverkas. En osäkerhet är också tidpunkten för när en ny modell kan komma att införas, liksom hur lång perioden med upphandling enligt nuvarande modell skulle komma att vara. För Gotlands del är det viktigt att trafiksystemen är förutsägbara och av långsiktig karaktär.

Transportpolitiska mål

Trafikverket har redovisat de alternativa modellernas effekter och konsekvenser i förhållande till de transportpolitiska målen. Här framför Trafikverket att Gotland inte skulle vara prioriterat för åtgärder enligt Trafikverkets mått på tillgänglighet. Detta på grund av att det "till eller från Gotland finns utmärkt flygtrafik". För Gotlands del är naturligtvis flygtrafiken mycket viktig men den har helt andra förutsättningar än färjetrafiken, och är snabbt föränderlig.

Trafikverket menar också att "färjetrafiken i grunden står för en annan typ av tillgänglighet. En tillgänglighet för godstrafik, för personer som inte har så bråttom, för personer som behöver ta med bilen och för kapacitet under sommarsäsongen." Den trafiken står för godstrafiken och majoriteten av passagerartrafiken, och för huvuddelen, inklusive godstrafiken, är hastigheten viktig. Trafikrådet menar att det är den trafiken, färjetrafiken, som är basen för Gotlands transporter och som måste garanteras och utvecklas, för att överensstämja med tillgänglighetsmålen och för att överensstämja med Gotlands behov och förutsättningar.

Gotländska ståndpunkter - utveckling

Trafikrådet anser att Trafikverkets rapport fokuserar på statens kostnader för trafiken. Vi menar att fokus ska ligga på Gotlands förutsättningar att utvecklas, där färjetrafiken har en viktig roll. Trafiken ger viktiga förutsättningar för tillväxt och utveckling, precis som man tänker i andra sammanhang, som i den statliga infrastrukturplaneringen. Vi menar att det också måste gälla Gotland.

Med utgångspunkt från Gotlands förutsättningar har Trafikrådet, i de Gotländska ståndpunkterna definierat ett antal faktorer och åtgärder som behöver gälla för att Gotlandstrafiken ska kunna svara mot de behov och möjligheter Gotland har. Dessa kan sammanfattas i att transporterna till och från Gotland behöver vara:

- **Tillgängliga.** Robust infrastruktur, hamnarna Visby, Nynäshamn och Oskarshamn med goda förutsättningar för hantering av gods och passagerare, samt en reservhamn. Avgångs- och ankomsttider anpassade för gods och passagerares behov. Hela resan och transporten ska fungera smidigt. Moderna fartyg lämpliga för Östersjön och med höga miljökrav.
- **Långsiktiga.** Av stor vikt är att valda trafiksystem är av långsiktig karaktär och förutsägbara. Det är viktigt både för att företag kan vara trygga i att planera, göra investeringar och bygga upp produktionskapacitet. Det är också en förutsättning för en fortsatt långsiktig, positiv och hållbar regional utveckling.
- **Hållbara.** Möjlighet att bygga ett trafiksystem med tekniskt och miljömässigt hög prestanda. Gotlands roll som föregångare i Sverige när det gäller att uppnå ett klimatneutralt samhälle är både en utmaning och möjlighet. Om rätt förutsättningar ges så innebär det nya möjligheter för en positiv regional och nationell utveckling. Teknikutveckling och innovation i upphandlingen för fossilfria bränslen. Använd klimatpolitiska handlingsplanen vid upphandlingen för en snabb färjetrafik med hög miljö- och klimatprestanda.
- **Täta.** Turtätheten för både flyg och färja är viktig för utvecklingen och för attraktionskraften för både besök och boende. Den är viktig för bosatta på Gotland, exempelvis för att i högre grad kunna ta del av en större regions utbud som arbete, vård och service, liksom för idrottsrörelsens möjligheter att delta i utbyten. Turtätheten är även en viktig del i att kunna erbjuda tillräcklig kapacitet för besöksnäringen och för transport av gods.
- **Snabba.** Både för gods- och persontrafik efterfrågas snabba överfarter. Minst likvärdiga överfartstider som idag är en viktig förutsättning för fortsatt utveckling av de gotländska företagen och för att vidmakthålla en positiv befolkningsutveckling. Överfartstiden spelar en stor roll för den kapacitet som kan behövas.
- **Skäligt prissatta.** Priset för såväl gods som för personresor är en viktig faktor för utvecklingen av näringslivet och för boende och besökare. Gotland måste kunna konkurrera nationellt och internationellt på likvärdiga villkor. Priset för resor till Gotland måste vara i nivå med annat resande inom landet. Merkostnaden för en tidig omställning av Gotlandstrafiken får inte belasta det gotländska samhället.

Trafikrådet menar att dessa behov måste ingå i upphandlingen av färjetrafiken till Gotland. Trafiken måste ses som en del i den regionala utvecklingen. Genom en väl fungerande färjetrafik kan Gotland kopplas samman med de nationella transportsystemen och bidra till utveckling och tillväxt.

Eva Nypelius, ordförande

För Gotlands Trafikråd