

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remiss om Trafikverkets rapport Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland

Er beteckning: I2021/02391

Länsstyrelsen har beretts möjlighet att yttra sig över Trafikverkets rapport Analys av alternativa modeller för färjetrafiken till Gotland.

Sammanfattning

- Gotlands utveckling är helt avgörande av goda färjeförbindelser till och från fastlandet. Upphandlingen av färjetrafiken är oerhört viktig för att skapa förutsättningar för hållbara och långsiktiga färjeförbindelser med god tillgänglighet.
- Modellen med upphandling av statligt ägda fartyg är behäftad med osäkerhet och behöver i så fall utredas ytterligare. Som Trafikverket föreslår behöver dock nuvarande modell användas i den närmast kommande upphandlingen.
- När det gäller servicegrad i form av överfartstid, turtäthet, bekvämlighet m.m. är det avgörande att den service som har utvecklats under många år bibehålls och förbättras. För att säkra Gotlands utveckling behöver det gå snabbt att resa till och från Gotland med ett klimatsmart och robust transportsystem.
- Länsstyrelsen anser att det är viktigt med en snabb utsläppsminskning från färjetrafiken och att uppställda klimatmål nås. För att nå klimatmålen krävs det teknik för energieffektiva fartyg som drivs med förnybara bränslen. Det bör tas hänsyn i analysen till att Gotland är av regeringen utsedd som pilotlän för smart och förnybart energisystem och därmed bör gå före i energiomställningen.
- Länsstyrelsen vill lyfta fram perspektiven samhällsnytta, krisberedskap och totalförsvar. Färjetrafiken till och från Gotland måste vara robust och fungera vid alla typer av samhällskriser i fredstid men även i höjd beredskap. Gotland har ett angeläget behov av en reservhamn till Visby hamn.
- Länsstyrelsen anser att effekter och konsekvenser av förändringar i Gotlandstrafiken måste analyseras noggrant för

olika samhällssektorer och för samhällsutveckling i sin helhet. Det behöver dessutom tas hänsyn till den befolkningsutveckling som sker och det ökande behovet av resor och transporter framöver.

Färjetrafikens betydelse för Gotlands utveckling

Gotlands utveckling är helt avgörande av goda färjeförbindelser till och från fastlandet. Det är en förutsättning för att vi ska vara en attraktiv plats att bo och verka på. För näringslivet är det nödvändigt med konkurrenskraftiga transporter. Upphandlingen av färjetrafiken är oerhört viktig för att skapa förutsättningar för hållbara och långsiktiga färjeförbindelser med god tillgänglighet.

Modeller för upphandling av Gotlandstrafiken

Trafikverket har utrett fyra modeller för hur den framtida upphandlingen av Gotlandstrafiken kan genomföras och organiseras. Den modell Trafikverket förespråkar innebär statligt ägda fartyg med upphandlad drift. Denna modell är dock behäftad med osäkerhet och risker. Alternativet, enligt Trafikverket, är den modell som används i dag med samlad upphandling av fartyg och drift.

Statligt ägda fartyg kan möjligtvis motiveras ur ett totalförsvarsperspektiv. Det är dock rimligt, såsom Trafikverket föreslår, att nuvarande modell används i närmast kommande upphandling, eftersom modellen med statligt ägda fartyg, även om den kan medföra ökad konkurrens, är behäftad med osäkerhet och bör i så fall utredas ytterligare.

Trafikupplägg – kostnad, servicegrad, klimathänsyn och hamnar

På vilket sätt färjetrafiken bedrivs innehåller en rad parametrar såsom vilka hamnar som trafikeras, turtäthet, överfartstid, klimathänsyn och kostnader för konsumenter, transportköpare och staten. Trafikverket elaborerar med tre parametrar som påverkar varandra – kostnad, servicegrad och klimathänsyn, med resonemanget att om klimatutsläppen ska minska så behöver servicegraden, jämfört med i dag, försämrats. Vidare ger Trafikverket exempel på trafikupplägg såsom trafik endast på den kortaste sjövägen Visby – Västervik eller trafik med uppdelning av passagerare och gods på Nynäshamn respektive Oxelösund.

Länsstyrelsen har förståelse för att förslag och resonemang utgår från att kostnaderna inte ska öka för färjetrafiken, men utvecklingsmöjligheter och Gotlands behov behöver också beaktas. Staten har möjlighet att gå före i klimatomställningen och investera i hållbar infrastruktur som minskar utsläppen av växthusgaser. Fler

perspektiv hade kunnat lyftas fram där satsningar på hållbarhet bidrar positivt till samhällsutvecklingen och Sverige som föregångsland.

När det gäller servicegrad är det viktigt att den service som har utvecklats under många år bibehålls och förbättras. För näringslivet är det helt nödvändigt med konkurrenskraftiga priser, god turtäthet och avgångstider som fungerar med logistikkedjor på Gotland såväl som på fastlandet. För idrottsrörelsens möjlighet att bedriva sin verksamhet för barn, ungdomar och seniorer är det viktigt med snabba överfarter och ankomst- och avgångstider som medger resande över dagen. För gotlänningar, fritidsboende och besökare måste hela resan fungera smidigt, vilket också inbegriper infrastrukturen till och från hamnarna. Färjetrafikens turtäthet, avgångstider och biljettpriser är avgörande för att knyta i hop Gotland med fastlandet och göra det möjligt för gotlänningar att besöka släkt och vänner på fastlandet.

För Gotlands utveckling behöver det gå snabbt att resa till och från ön på ett klimatsmart och hållbart sätt. Det krävs ny teknik för energieffektiva fartyg som drivs med förnybara bränslen. Länsstyrelsen anser att snabba överfarter är nödvändigt i det upphandlade basutbudet, men om det finns efterfrågan från resenärer på långsammare turer, kan sådana turer komplettera basutbudet.

Länsstyrelsen vill också trycka på vikten av rimliga och konkurrenskraftiga biljettpriser för konsumenter och transportköpare. Det är en avgörande faktor i ett tillgängligt transportsystem för alla resenärer och för näringslivet.

Länsstyrelsen menar att de hamnar som bastrafiken utgår från i dag, är lämpligast att fortsatt användas dvs. Visby, Nynäshamn och Oskarshamn. De hamnar som används i dag är väl beprövade och investeringar har skett såväl inom hamnarna som till och från dessa.

Det är svårt att förstå syftet med Trafikverkets beskrivning och resonemang av de olika trafikuppläggen, exempelvis förslaget om färjetrafik endast mellan Visby och Västervik, vilka innebär begränsningar i transportsystemets tillgänglighet.

Gotlandstrafiken kan gå före i energiomställningen

Gotlandstrafiken har betydande utsläpp av växthusgaser och Länsstyrelsen anser att det är viktigt med en snabb utsläppsminskning för att nå uppställda klimatmål. Trafikverkets resonemang om olika scenarier för utsläppsminskning behöver sättas i relation till de nationella klimatmålen, Parisavtalet och koldioxidbudgetar.

Utsläppsminskningen behöver också ta hänsyn till den bortre tidsgränsen för upphandlingen. Det innebär att mer än 70 procent

utsläppsminskning krävs för en avtalsperiod som stäcker sig förbi 2030.

Trafikverket hade kunnat göra en tydligare koppling till att Gotland är av regeringen utsedd som pilotlän för smart och förnybart energisystem. I färdplanen Energipilot Gotland lyfts färjetrafiken fram som en möjlighet för Gotland att gå före i energiomställningen.

Genom upphandlingen kan staten bidra till innovation och ny teknik som ligger i framkant. Krav på fossilfria bränslen innebär en drivkraft för investeringar och produktion av sådana bränslen. I och med den stora variationen i klimatprestanda inom och mellan förnybara drivmedel är det viktigt att ställa krav på klimatprestanda när det gäller bränslet i den kommande upphandlingen.

Samhällsnytta, krisberedskap och totalförsvaret

Länsstyrelsen vill lyfta fram att perspektiven samhällsnytta, krisberedskap och totalförsvaret saknas i Trafikverkets rapport.

De senaste åren har Försvarsmakten återetablerat sig på Gotland genom ett nytt regemente och utbyggnad av verksamheten. Planering för totalförsvaret har återupptagits och länsstyrelsen har ett nationellt pilotuppdrag att ta fram en modell för ett modernt totalförsvaret. Gotland är genom ö-läget särskilt sårbart för samhällsstörningar.

Färjetrafiken till och från Gotland måste vara robust och fungera vid olika samhällsstörningar och i höjd beredskap. Det har blivit tydligt under covidpandemin att transportsystemet måste vara flexibelt och kunna möta de behov som uppkommer. Det kan handla om sjukvårdens transporter eller ökad kapacitet för farligt gods. De hamnar som trafikeras måste också vara en del i ett robust transportsystem och kunna hantera samhällsstörningar och möta totalförsvarets behov i hela hotskalan.

Visby hamn är i dagsläget den enda på Gotland som kan användas för färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet. En allvarigare olycka i hamnområdet skulle få stora konsekvenser eftersom Gotland är beroende av just-in time-systemet, vilket betyder att varor levereras till Gotland strax innan de ska konsumeras. Om inte färjeförbindelserna fungerar blir livsmedelsförsörjningen kritisk redan efter några få dygn, medan sjukvården får brist på läkemedel och rena textilier. En reservhamn är nödvändig för Gotlands krisberedskap liksom vår totalförsvarsförmåga. Länsstyrelsen lämnade i början av 2020 in en förstudie till Trafikverket om reservhamn, som vi är angelägna hanteras skyndsamt.

Försvarsmaktens möjligheter att försvara Gotland vilar på stöd från civilsamhället, som exempelvis tillgången på drivmedel, livsmedel

och sjukvård. I händelse av höjd beredskap är det också problematiskt med endast en hamn, eftersom den kan behöva användas för Försvarsmaktens truppförflyttningar och därmed bli ett militärt mål för en angripare.

Effekter och konsekvenser för boende och näringsliv på Gotland

Trafikverkets regeringsuppdrag innefattade att beskriva effekter och konsekvenser av olika upphandlingsmodeller för boende och näringsliv på Gotland.

Länsstyrelsen anser att effekter och konsekvenser för boende och näringsliv bör belysas ytterligare. Det är nödvändigt att konsekvenserna av eventuella förändringar av Gotlandstrafiken beskrivs och analyseras mycket noggrant.

Den upphandling som görs av Gotlandstrafiken behöver ta hänsyn till utvecklingen under den upphandlade perioden. Gotland har under flera år haft befolkningstillväxt. Dessutom bor många under långa perioder på Gotland, utan att vara skrivna här. Mellan år 2000 och 2019 ökade antalet passagerare med färja med 40 procent och godset ökade med 50 procent.

Färjeförbindelsen till fastlandet har under lång tid utvecklas i dialog med passagerare och godstransportörer. Transporten av gods på färjan har utvecklats i samverkan med logistiken på Gotland och på fastlandet. Färjetransporten i sig innebär en utmaning för det gotländska näringslivets konkurrenskraft. För möjligheten att producera klimatsmarta produkter på Gotland är också färjetrafiken avgörande för livscykelanalysen.

Idrottsrörelsen på Gotland, och då särskilt barn- och ungdomsidrotten, kan påverkas av förändringar i färjetrafiken. Idrottsutövare behöver kunna träna och tävla på lika villkor som andra utövare i landet. Fastlandsresor för idrottande ungdomar ställer krav på anpassade turtider och att ankomst till Visby inte sker för sent på dygnet. Fler övernattningar på fastlandet skulle innebära ökade kostnader för idrottsrörelsen.

För gotlänningarna är färjeförbindelsen det som knyter i hop Gotland med fastlandet och ger möjlighet att träffa släkt och vänner. Det finns i bland behov av att snabbt ta sig över till fastlandet och då är turtätheten i Gotlandstrafiken viktig. Försämringar i turtäthet skulle göra Gotland mer isolerat från fastlandet.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Anders Flanking med handläggare för regional tillväxt Johan Gråberg som föredragande. I

den slutliga handläggningen har också försvarsdirektör Kicki Scheller och energi- och klimatsamordnare Agneta Green medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på
www.lansstyrelsen.se/dataskydd.