

2022 01 10

Diarienummer: I2021/02391

Regeringskansliet

Infrastrukturdepartementet

Till:

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

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

Sammanfattning

Då färjetrafiken till och från Gotland motsvarar vägnätet på fastlandet kan man inte underskatta betydelsen av den för ett fungerande näringsliv. Inte minst gäller det för det godstransporterande gröna näringslivet som LRF Gotland representerar. Det är därför milt uttryckt förvånande att Trafikverkets rapport helt missat vilka förutsättningar Gotlands största bransch råder under och hur avgörande färjetrafiken är för fortsatt verksamhet i närheten av de vi nivåer vi producerar idag. Flera avgörande livsmedelsproducenter på ön flaggar för att det blir aktuellt att flytta produktion från ön om förslaget som presenterats av Trafikverket skulle bli en realitet.

Det är också viktigt för oss att påpeka att vår livsmedelsbransch (förädling liksom primärproduktion) har små marginaler samt levererar till samma livsmedelskedjor som producentererna på fastlandet. Det innebär att vi inte erbjuds andra förutsättningar i vad gäller pris för våra produkter eller möjligheter att lämna godset på andra tider än vad som gäller för övriga. Det finns alltså inget utrymme för några försämringar från dagens förutsättningar vare sig det handlar om tiden för frakten att nå slutdestination eller att gotländska producenter får ytterligare fördyringar relativt producenterna på fastlandet.

Det gröna näringslivet är uppriktigt sagt chockat av det resultat Trafikverket presenterat i rapporten. Förslagen, modellerna och exemplen är så orimliga att

2022 01 10

det är svårt att förstå att rapporten kunnat läggas fram. Orimligheten består i att den fullkomligt skulle ödelägga förutsättningarna för det gröna näringslivet.

Eftersom konsekvenserna för det gröna näringslivets förutsättningar att verka på och från ön utelämnats av Trafikverket har LRF tagit fram en rapport under december för att tydliggöra godstransporternas betydelse för oss samt konsekvenserna av de modeller och förslag Trafikverket presenterat. Denna LRF rapport lägger vi som en bilaga till vårt remissyttrande för övrigt.

Eftersom Trafikverkets slutsatser i rapporten är så fullkomligt otänkbara ser vi att detta yttrande skulle kunna sluta här och bara kräva omtag av arbetet för den framtida färjetrafiken till Gotland. Vi kommenterar dock underlaget vidare nedan. Det finns dock så mycket att slå ned på i stort och smått att det blir svårt att få med allt.

1 Inledning

Kommentarer till sammanfattning samt inledning av rapporten.

Både i rapportens sammanfattning liksom inledning påpekas att statens engagemang i färjetrafiken utgår från att

”säkerställa tillgång till väl fungerande kommunikationer”.

och att:

”Ö-läget ställer särskilda krav på tillgänglighet och hållbara kommunikationer för att förse Gotland med varor och tjänster och för gotländska företag att kunna sälja sina varor och tjänster på andra marknader”.

Denna insikt tycks under senare del av rapporten falla bort ur fokus då förslagen som presenterats helt skulle undanröja vår bransch möjligheter att kunna sälja våra varor på fastlandsmarkanden (ca 85% av produktionen säljs på fastlandet).

LRF behöver ständigt påpeka vikten av färjetrafikens betydelse för mat och livsmedelsbranschen i olika sammanhang. Många ser Gotland som en turist ö . Därför kan insikterna om godsfraktens betydelse för näringslivet och utvecklingen av regionen ibland glömmas bort eller komma i skymundan vid resonemangen om kommunikationerna till och från Gotland. På flera ställen i Trafikverkets rapport anar man att det även kan vara så i detta fall.

Trafikverket påpekar redan i sammanfattningen att:

2022 01 10

”Gotland har en stor turistnäring och det är en sektor som är helt beroende av kommunikationer. Färja och flyg kompletterar varandra väl, men det ena trafikslaget kan inte helt ersätta det andra eftersom de möter olika behov”. Mat och livsmedel nämns inte överhuvudtaget i samma stycke.

Vi vill återigen klargöra att Mat och livsmedel är den största branchen på ön och helt beroende av färjan, flyget kan ej komplettera för oss. Det är också viktigt att förstå att för oss är det alltid centralt/avgörande att våra godstransporter passar in i befintligt logistiksystem. När vi inte fram i tid får vi inte leverera våra produkter, alternativt uppstår fördyringar som gör produktionen olönsam. Detta gör att vår bransch helt beroende av överfartstider, flerhamnsalternativ och goda konkurrens villkor, vilket inte får glömmas bort eller negligeras pga av att fokus lätt hamnar på persontrafiken.

Genom att det saknas så mycket analys och förståelse i rapporten blir man ännu mer frustrerad orolig när man läser att Trafikverket menar att det brådskar med att påbörja en första upphandling av en kortare upphandlingsperiod för att lösa tidspresen och samtidigt börja processen för en kommande upphandlingsmodell. Då det saknas många insikter samt perspektiv i rapporten måste dessa delar (företagsvillkor, logistiksystem etc etc etc) klargöras innan man i all hast far vidare i processen. Det handlar som sagt om vår förbindelse till övriga Sverige och hur den möjliggör eller omöjliggör våra förutsättningar till att vara verksamma och sälja på fastlandsmarknaden.

Gotland är en ö och särskild hänsyn borde tas till det faktumet att vi har få eller inga alternativ till färjan för våra kommunikation till och från fastlandet. Klimatlagen gäller alla och självklart kommer den att medföra fördyringar i olika sektorer av samhället. I och med vårt beroende av färjetrafiken och de förutsättningar det för med sig kan Trafikverkets förslag inte bara innebära merkostnader för den enskildes eller företagets ekonomi. I vårt fall handlar det om att vi kan få betala med Gotlands största bransch. Det är svårt att se samma öde skulle kunna drabba en fastlandsregion. Vi behöver förstås konkurrensförutsättningar som jämställer de kostnadsökningarna vi drabbas av med de som uppstår på fastlandet, allt annat vore orimligt. Då gotlandstrafikens utsläpp endast utgör en liten del av totalen, trots annorlunda kommunikationsfärdmedel, är det ju absurt att föreslå förändringar som hotar näringslivet, den regionala utvecklingen och skulle få helt oöverblickbara följder för en av Sveriges regioner. Vart annars skulle det kunna läggas fram förslag som skulle få liknande konsekvenser? Självklart ska klimatarbetet fortsätta men liksom rapporten påpekar kostar det. Det kan bara inte innebära med att en regions största branscher behöver läggas ned. Det måste tillföras resurser så att den framtida kostnaden för att transportera gods med färjan är jämförbar med vad den är idag relativt de konkurrenter som transporterar på vägarna på fastlandet.

2022 01 10

En del av Trafikverkets regeringsuppdrag var:

- ”en analys samt effekt- och konsekvensbeskrivning av de olika alternativen för boende och näringsliv på Gotland”.

Denna viktiga del av uppdraget kan inte uppfattas av någon hålla tillräcklig nivå för att ligga till grund för ett beslut enligt LRFs mening. Denna del måste genomföras grundligt då ett bristfälligt beslutsunderlag kan få förödande konsekvenser för den största delen av Gotlands näringsliv.

2 Förutsättningar

I kapitel 2,5 Klimatpolitiskt ramverk redovisar Trafikverket att:

”Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser från år 2045, vilket i praktiken betyder att transportsektorn behöver nå nollutsläpp. Det finns ett visst utrymme för kompensationsåtgärder, men dessa behöver sannolikt användas av andra sektorer som kan ha svårare att nå nollutsläpp, exempelvis jordbruk och industri”.

LRF Gotland menar dels att Gotlands färjetrafik endast står för en liten andel av det totala utsläppet, det borde därför även vara tänkbart med kompensationsåtgärder för en region som de facto är en ö och således är beroende av annan transportteknik och saknar alternativ. Om inte så måste färjetrafiken kompenseras med att staten är villig att betala för de förordningar nollutsläppet i praktiken medför.

3 Beskrivning av modellerna

Vad gäller de olika modellerna är det underordnat vem som äger fartygen, det viktiga är hur trafiken bedrivs, och till vilken kostnad. LRF måste bara påpeka att rederier är experter på sin fartygsflotta och ofta har kompetensen hur denna kan operera på en given färjelinje med olika intressenters bästa i fokus. Skulle beslut landa i ett statligt ägande måste det förberedas minutiöst då det inte finns utrymme för inkörningsperioder, tid att lära sig hur trafiken fungerar etc då dessa marginaler inte finns för frakten. Missade/försenade leveranser leder omedelbart till tappade affärer och förluster. Det finns som vi tidigare sagt inga tidsmarginaler för frakten redan som det är idag. Det är verkligen Just in time som gäller!

Vilken operatör och ägare det än blir så måste det finnas en godnärvaro från parterna på ön och att det finns en vilja av att bli en del av det gotländska samhället för att kunna möta förändrad efterfråga och kravbild.

2022 01 10

4 Tidplaner för genomförande

Gotland har för tillfället och ett antal år tillbaka en väl fungerande, pålitlig och uppdaterad färjeflotta som motsvarar förväntningarna 2022.

Under kapitel 4 hävdar Trafikverket att

”Statligt ägda fartyg kommer att trafikera under lång tid (25–30 år)...”

För LRF Gotlands del förefaller det ohållbart/osannolikt att fartyg som upphandlas ”idag” kommer hålla måttet om 20-30 år. Det måste därför innebära att staten även måste uppdatera flottan regelbundet vid beslut om ett statligt ägande. Det är förstås möjligt, frågan om den viljan finns?

5 Utvärdering av modellerna

- LRF har inga specifika synpunkter på hur Trafikverket utvärderar sina modeller. Vi vill dock påminna om att rådande Färjetrafikupplägget har inrättats för att upprätthålla god/möjliggörande trafik till och från Gotland. Därför måste riskerna för ön lyftas och ta med i detta arbete. Riskerna för ön är i jämförelse med statens s mångfalt större. För staten handlar det om marginella pengar i det stora hela, medans hela Gotlands framtida utveckling är kopplat till vilken färjetrafik som opererar mellan Gotland och fastlandet.

6 Fortsatt hantering till 2027

De viktigaste faktorerna för färjetrafiken är att den är funktionell och relevant i förhållande till uppdraget:

”säkerställa tillgång till väl fungerande kommunikationer”.

samt...

”Ö-läget ställer särskilda krav på tillgänglighet och hållbara kommunikationer för att förse Gotland med varor och tjänster och **för gotländska företag att kunna sälja sina varor och tjänster på andra marknader**”.

För att uppnå detta måste godset kunna ansluta till det övriga logistiska systemet för livsmedel på liknade villkor som kollegor och konkurrenter har på fastlandet. Överfartstiden samt fraktpriset är klart viktigast.

- Överblickabara långsiktiga förutsättningar är för de gotländska företagen lika viktigt som för företagen i rikets övriga delar. Enda regionen i Sverige där vår landsväg regelbundet ska analyseras,

2022 01 10

ifrågasättas. Skapar inte de långsiktiga spelregler vi behöver och oroar både för att investera samt etablera verksamhet här då förutsättningarna bara gäller i 10 årsperioder.

Studier LRF låtit genomföra olika utredningar genom åren. Bland annat har det visat sig att om det gotländska gröna näringslivet kunnat känna en långsiktig trygghet i transporterna till konkurrensneutrala priser samt funktionella i den övriga mat och livsmedelslogistiken finns potential för hundratals nya jobb på ön.

7 Förslag till var ett statligt tonnage bör ha sin organisatoriska placering

LRF har dag ingen synpunkt på organisatorisk placering för ett eventuellt framtida statligt tonnage. Dock fasthåller vi vid att både framtida ägare och operatörer behöver bli en del av det gotländska samhället.

8 Relationen mellan kostnad, servicegrad och miljö- och klimathänsyn i Gotlandstrafiken

Det är orimligt med en målsättning att kostnaderna inte får öka i tidernas största omställning med skifte av drivmedel för samtliga transportslag i hela Sverige (världen). Den högt ställda målet att nå fossilfrihet till 2045 samt kraftigt reducerade utsläpp till 2030 måste följas upp med kompenserande åtgärder för att inte slå ut befintlig verksamhet och produktion. Med andra ord behöver även statens kostnader öka för att uppnå den målsättning som satts upp.

LRF ser att de föreslagna alternativen med långsammare överfarter samt ett hamnalternativ för godset kommer vända utvecklingen på Gotland till stagnation/lågkonjunktur. Med färre aktiva företag sker färre godstransporter vilket ytterligare försämrar utsläppsprestandan per fraktad volym sjövägen. LRF anser även det som orimligt att ersätta färjefraktat gods med landtransport vilket blir fallet med en hamn för godset (se vidare i bilaga). Man borde göra en bedömning av hur utsläppen sker för frakten hela vägen till slutdestination. Om inte riskerar utsläppen öka på totalt för frakten om man bortser från den extra vägsträcka godset får av ”en-hamns” alternativet.

9 Vägen till fossilfri Gotlandstrafik

Det är klart vi ska reducera och så småning om nollställa våra fossila utsläpp, men är det verkligen rimligt att äventyra hela Gotlands utveckling genom

2022 01 10

liggande förslag för att reducera max 1 % av Sveriges samlade utsläpp från inrikes transporter.

LRF Gotland är aktivt i att hitta nya vägar för fossilfrihet i vår medlemmars produktion. Det som är viktigt och ständigt återkommer är marknadsförutsättningarna. Vår bransch arbetar med stora kapitalkostnader, (mark och maskiner) samt små marginaler. Fossilfrihet innebär idag ökade kostnader som ni påpekat. Finns betalningsviljan från konsument för motsvarande prispåslag kan man ta ut merkostnaden på konsument. Vi ser inte att den finns för att betala för en morot som färdats fossilfritt över Östersjön. Det är därför staten behöver kompensera för de merkostnader målsättningen om fossilfrihet medför.

Vidare bör man i denna fråga ta in helheten skulle en fossilfri gotlandstrafik minska den svenska självförsörjandegrden finns risk för att den ersätts med mer importerad livsmedel med en högre miljö och klimatbelastning.

10 Andra miljöeffekter

Här har LRF inga synpunkter.

11 De transportpolitiska målen

”Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en **samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning** för medborgarna och **näringslivet i hela landet**”.

LRF argumenterar helt i linje med hur de transportpolitiska målen formulerats. Vi har rakt igenom hela vårt yttrande påpekat vad som är samhällsekonomiskt effektivt samt hållbart för näringslivet på Gotland. Däremot saknar vi i hög grad de analyserna av trafikverket. Det är mycket oroande för oss som branschorganisation att kanske den viktigaste utvecklingsfaktorn för vårt näringsliv avgörs av analyser presenterade av trafikverket. För oss i det gotländska näringslivet, samt medborgare på Gotland (Sverige), är det självklart att det regionala utvecklingsperspektivet måste klarläggas innan beslut om färjetrafik upplägg kan fattas.

12 Samhällsekonomisk bedömning

Den samhällsekonomiska analysen skulle behöva göras med avseende på hur samhällsekonomin på ön skulle påverkas. Återigen tror vi att det vore främmande för vilken annan region som helst i Sverige att ifrågasättas så som denna rapport gör med Gotland.

2022 01 10

Självklart skulle en analys av samhällsekonomi samt konsekvenser göras i ett exempel där statens kostnader tillåts öka.

13 Effekter och konsekvenser av de olika modellerna för boende och näringsliv på Gotland

Med få respondenter från livsmedel samt jordbruk frågar vi oss hur relevant svaren är. I LRFs egna fraktråd resonerade vi om vilka de andra respondenterna är. Vad vi kan bedöma måste våra producenter utgöra den absoluta merparten av fraktköpare från ön till fastlandshamnarna.

LRF tycker att effekter samt konsekvenser för boende och näringsliv måste genomlysas mer ingående än att i punktform rada upp några rubriker med korta resonemang alldeles i slutet av denna rapport.

Trafikverket avslutar med följande konstaterande:

”Det framgår tydligt i utredningen att det finns en oro för förändringar i trafiken, det har dock visat sig svårt att få fram mer konkreta svar på vilka effekter och konsekvenser förändringar skulle medföra”

Om samrådet i detta för Gotland så viktiga ärende visar sig innehålla osäkerheter men inte hittat svar på borde man funder över processen för hur underlag för förslag kunnat göras annorlunda. Vi har svar att bidra med om vi får tillfälle att lämna in det (vilket vi saknat i erbjuden process).

Som bilaga till detta yttrande bifogar vi en snabb analys vi tagit fram under december 2021 för att ha bra uppdaterat material till detta yttrande tillfälle.

Vad framtidens färjetrafik behöver erbjuda för att trygga mat och livsmedelssektorn på Gotland

- *Ett färjeuppläg som passar in i Sveriges övriga trafiksystem*
- *Erbjuda avgångs- och överfartstider som passar in i trafiksystemet och just in time samhället*
- *Erbjuda ett konkurrenskraftigt pris för transporter*
- *Goda förutsättningar för specialtransporter*

2022 01 10

Utöver dessa fem punkter behöver Gotlands trafikråds ståndpunkter också uppfyllas för att vi Gotland ska vara en plats att leva och bo på som ger förutsättningar för ett hållbart och utvecklande näringsliv.

Ett färjeuppläg som passar in i Sveriges övriga trafiksysteem

För att gotländska producenter ska kunna vara med och konkurrera och bidra till den svenska livsmedelsmarknaden behöver också Gotland vara en del av infrastruktur- och transportsystemen i landet.

En av de största väldigt onödiga klimatpåverkan som människa står för idag är matsvinn och om inte Gotlands mat och livsmedelsproduktion kan ingå i övriga landets transport system skulle detta öka mat svinnet då hållbarheten i butik skulle kortas om dessa produkter överhuvudtaget kommer att accepteras av marknaden.

Erbjuda avgångs- och överfartstider som passar in i trafiksystemet och just in time samhället

Idag bygger samhället på att minimera lager för att minimera svinn och kostnader därför ligger mycket av lagren på väg eller hos leverantör. Detta medför att om man inte kan leverera efter dagens just in time system så väljer köparen en annan leverantör. För att detta ska fungera för gotländska leverantörer får det inte ske några försämringar i leveranstiderna för att passa in. Det skulle medföra en avsevärd försämrad konkurrenssituation mot leverantörer i andra delar av landet.

En annan del i detta är också ordertider som inom mat och livsmedel ska ofta beställningar kunna läggas fram till lunch ena dagen och vara levererad nästa morgon. Detta medför kort tid att packa och plocka varor om man då har en avgångstid att passa med färjan. Och redan här har de gotländska producenterna en konkurrensnackdel.

Konkret innebär detta att för att passa in i systemet får färjorna inte gå tidigare från Gotland på eftermiddagarna än idag och de får inte gå långsammare för att hinna fram i dagens system. Skulle dessa förändringar ske kommer gotländsk produktion slås ut och innebär på sikt sänkt självförsörjandegrad i Sverige av viktiga jordbruksprodukter.

Erbjuda ett konkurrenskraftigt pris för transporter

Idag har redan de Gotländska leverantörerna och producenterna en konkurrensnackdel i priset där många speditörer tar ut en extra avgift för

2022 01 10

frakter gällande Gotland. För att kompensera för de extra kostnader som överfarten med färjan innebär tex med lägre utnyttjandegrad av lastbilar mm. Skulle de gotländska fraktkostnaderna öka ytterligare jämfört med konkurrerande producenter skulle detta vara minst lika förödande som att inte passa in i transportsystemet och även detta leda till att Sveriges mat och livsmedelsstrategi kommer än längre från sina mål.

Goda förutsättningar för specialtransport

Det gröna näringslivet skulle kunna utvecklas ytterligare om det fanns större möjligheter att transportera farligt gods till och från ön. Inom det gröna näringslivet på Gotland sker även många specialtransporter som förnödenheter farligt gods (till det räknas även sådant som hö och halm).

Gotlands naturliga förutsättningar med mycket betesmark har gjort oss till ett starkt län för djurproduktion och detta förutsätter i att man kan transportera levandedjur med färjan över östersjön. Försämringar gällande överfartstider riskerar att försämma djurskyddet vid dessa resor vilket vi från näringen absolut inte vill se.

Avslutande med skick

Avslutningsvis vill LRF Gotland trycka på att frågan om Gotlandstrafiken inte bara är en sakfråga utan den påverkar allt från totalförsvaret, Sveriges mat och livsmedelsstrategi, klimatmål, möjligheten att leva o bo i hela landet m.m. Det gör att man hela tiden måste ha en helhetsbild i denna fråga då man inte kan plocka ut separata delar utan att det påverkar något annat.

Därför ser LRF att ska större förändringar göra i trafiken vare sig det gäller pris, överfartstider, hamnalternativ eller ägarskapet av tonnaget måste det utredas effekterna av djupare än vad denna rapporten har gjort.

Och utgångspunkten i frågan bör och måste vara gotlänningarnas och det gotländska samhällets behov.

Andreas Nypelius

Ordförande LRF Gotland