

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet

Till:

i.remissvar@regeringskansliet.se, i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Visby 2022-01-04

Remissyttrande

Diarienummer: 12021/02391

Remissvar gällande Trafikverkets rapport Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland

Rederi AB Gotland och Destination Gotland har fått möjlighet att lämna synpunkter på Trafikverkets rapport "Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland". Rederi AB Gotland är den aktör som idag, genom dotterbolaget Destination Gotland AB, är Trafikverkets avtalspart gällande färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet.

Sammanfattning

I Trafikverkets rapport "Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland" föreslås Modell 2, det vill säga statligt ägda fartyg med upphandlad drift. De förslag för framtidens färjetrafik som presenteras i utredningen öppnar för en försämring av kommunikationerna mellan Gotland och fastlandet, och rapporten redogör inte i tillräcklig utsträckning för vad konsekvenserna skulle bli för det gotländska samhället.

Flera ansatser i Trafikverkets rapport tycker vi är helt rätt såsom att undersöka förutsättningar för att få in fler anbud i upphandlingarna, och att kraftigt minska miljö- & klimatpåverkan från färjetrafiken till och från Gotland.

Rapporten har dock ett tydligt fokus på att minska statens kostnader, och kostnaderna för staten sätter i rapporten ramarna för hur framtidens Gotlandstrafik bör utformas. Även om statens kostnader är en viktig faktor bör framtidens Gotlandstrafik utformas för att möta det gotländska samhällets behov, samtidigt som Gotlandstrafiken ställer om för att bli långsiktigt hållbar. Trafiken bör skapa bästa tänkbara förutsättningar för att man ska kunna bo och verka på Gotland, året runt.

Därtill saknas i rapporten viktiga ingångsvärden för framtidens sjöfartsutveckling, som att sjöfarten sannolikt kommer inkluderas i EU:s utsläppshandelssystem, ETS, vilket successivt kommer öka kostnaderna för utsläpp av fossila bränslen, vilket i sin tur resulterar i att prisskillnaden mellan fossila och icke-fossila bränslen minskar. Beräkningarna och slutsatserna som presenteras i Trafikverkets rapport kommer därför snart att vara irrelevanta.

Vidare saknas uppdaterad information om den senaste teknikutvecklingen inom framdrift och bränsleväxling, där Trafikverket framhåller stora osäkerheter kring vad som är möjligt, trots att utvecklingen mot en fossilfri sjöfart är snabb och tydlig.

I Trafikverkets rapport framgår det att Trafikverket ser miljö, kostnad och servicegrad som tre oförenliga intressen, och att någon av de tre måste kompromissas bort. *"Två variabler som kombineras ger den tredje som utfall - men alla tre kan inte optimeras samtidigt"*¹. Vi ser inte dessa tre intressen som oförenliga, utan är övertygade om att samtliga intressen bör, och kan, förenas för att få till en säker och hållbar överfart och ett Gotland som fortsätter utvecklas.

Rapporten lyfter även fram att det historiskt varit få anbudsgivare vid upphandlingen av Gotlandstrafiken. Att Trafikverket vill öka förutsättningarna för få in fler anbud än historiskt är positivt och viktigt utifrån hushållande med statens finanser. Det är Trafikverkets uppgift att ge potentiella anbudsgivare bra information och skapa intresse på marknaden. Att föreslå att enbart driften ska upphandlas riskerar att ytterligare minska intresset, eftersom många kommersiella aktörer idag både äger och opererar fartyg.

Rederi AB Gotland är av uppfattningen att en sammanhållen upphandling av både fartyg och drift, med tydliga klimatincitament, kan möta Gotlands behov av utveckling och samtidigt skapa rätt förutsättningar för att snabba på klimatomställningen av sjöfarten. Staten bör inte ta på sig den utökade risken att äga fartyg anpassade till Gotlandstrafiken när det finns kommersiella aktörer som är villiga att göra det.

Vi är övertygade om att det går att både ställa om till hållbara överfarter och klara klimatmålen, samtidigt som vi fortsätter att utveckla och förbättra servicen mellan Gotland och fastlandet.

Avsaknad av det gotländska perspektivet

Trafikverket konstaterar att en central uppgift för staten, när det gäller upphandling av färjetrafiken till Gotland, handlar om att skapa förutsättningar för att människor ska kunna leva och utvecklas på Gotland. Rapporten framhåller även vikten av att näringsliv, besöksnäring och samhällsviktiga funktioner har tillgång till regelbundna och anpassade transporter. Därtill skriver Trafikverket att dagens tillgänglighet upplevs som välfungerande för större delen av näringslivet såväl som för boende.

Trots detta öppnar Trafikverket upp för att kraftigt försämra kommunikationerna och beskriver flera möjliga modeller som skulle innebära stora försämringar beträffande servicegraden, till exempel vad gäller överfartstid, turtäthet, biljettpris och linjer jämfört med dagens trafik. Detta görs utan att inkludera någon konsekvensbeskrivning av hur de olika modellerna skulle påverka det gotländska samhället. Flera av de olika inriktningar som presenteras är högst hypotetiska. Att exempelvis presentera en inriktning baserat på kortaste överfartsträckan och enbart bedriva trafik mellan Västervik och Visby är ett förslag som helt saknar verklighetsförankring. En sådan förändring skulle naturligtvis innebära stora konsekvenser för hela det gotländska samhället.

I rapporten² beskrivs hur Sveriges klimatmål kan uppnås utan att höja kostnaden för staten genom dubbelt så dyra biljetter, mindre och långsammare fartyg och trafik som endast går mellan Visby och Västervik - två gånger per dag under lågsäsong och tre gånger per dag under högsäsong. Kostnaden skulle alltså skjutas över på resenärerna och det gotländska samhället.

Med dagens trafiksystem levererar vi betydligt fler avgångar och högre samlad kapacitet än vad avtalet med Trafikverket kräver, vilket är nödvändigt för att möta nuvarande efterfrågan. Om Trafikverket väljer att endast upphandla samma kapacitet som dagens avtal kräver, även inför nästa avtalsperiod, samtidigt som man förordar statlig färjetrafik, så riskerar det att slå hårt mot Gotlands

¹ s.6 Trafikverkets Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland 2021

² s.58-59 i Trafikverkets Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland 2021

utveckling- inte minst mot besöksnäringen. Vi menar att en sammanhållen upphandling är bästa sättet att säkerställa att en operatör har möjlighet att tillgodose och möta hela efterfrågan, utöver den basstrafik som Trafikverket upphandlar.

Missvisande antaganden om framtida bränslekostnader

Det råder stor osäkerhet om hur prisutvecklingen för både fossila och fossilfria drivmedel kommer se ut i framtiden. Trafikverket framhåller vid flera tillfällen i rapporten att fossilfria drivmedel är dyrare än fossila. Det stämmer att priset för biogas (LBG) fortfarande är högre än priset för naturgas (LNG) idag. Men prisskillnaden är inte lika stor som tidigare (särskilt inte efter de prisökningar vi har sett under hösten på just naturgas). Tack vare ökad produktion, certifikathandel och stöd till biogas så kommer prisskillnaden minska ytterligare.

Tillsammans med allt högre framtida pris för att släppa ut CO₂, inte minst när sjöfarten blir en del av EU:s utsläppshandel, ETS, blir förnybar biogas och andra fossilfria bränslen mer attraktiva och får en annan prisbild jämfört med fossila bränslen. I sin analys inkluderar Trafikverket varken EU-ETS eller Fuel EU Maritime - två förslag som kommer ha stor påverkan på sjöfarten samt på kostnaden för, och därmed val av drivmedel. Vi instämmer till fullo med rapportens fokus på att kraftigt minska miljöpåverkan men den analys som Trafikverket gör kommer dock snabbt att bli irrelevant.

Trafikverket gör dessutom bedömningen att klimatmålen kan nås genom en kombination av att minska energiåtgången och införandet av förnybara drivmedel där det effektivaste sättet, enligt Trafikverket, är att sänka hastigheten. En sänkt hastighet från dagens 28 knop till 23 knop skulle enligt Trafikverket ha potentialen att minska energibehovet med 40 procent. Destination Gotlands egna uträkningar visar att en halvtimmes längre överfartstid, vilket innebär en hastighet på 23,4 knop, bidrar till 21procents mindre energiförbrukning. Längre överfartstider har även en negativ påverkan på antalet möjliga avgångar per dygn, där kapaciteten för både resenärer och fordon skulle försämrans markant. Längre överfartstider skulle kräva fler fartyg i trafik för att klara av att erbjuda samma kapacitet som dagens trafiksystem levererar.

När det kommer till finansieringen av sjöfartens omställning framgår det i rapporten att staten inte kommer ta på sig ansvaret för att finansiera den nödvändiga omställningen:

*"Om statens kostnader inte får öka, och om Gotlandstrafiken samtidigt ska nå fossilfrihet, behöver energianvändningen minska och/eller biljettpriser och godsavgifter öka."*³

Rederi AB Gotland är av uppfattningen att kostnaderna inte behöver öka för att ställa om till en hållbar och säker överfart. Lika övertygade är vi om att de tre intressena miljö, kostnad och servicegrad går att kombinera - tväremot Trafikverkets uppfattning.

Trafikverket räknar rätt - men skriver fel - avseende avskrivningstid och restvärde

Vi noterar att Trafikverket till skillnad från den förstudie som publicerades våren 2020 nu inkluderar restvärde i sina kostnadsberäkningar vilket är positivt och mer korrekt än att se på planerliga avskrivningar som inom sjöfart kan skilja sig väsentligt från rådande marknadsvärden. Detta återspeglas tyvärr inte i rapportens text.

Trafikverket skriver att Modell 2 ger möjlighet till den lägsta kostnaden för fartygsanskaffning, både utifrån att staten kan låna till låg ränta och att fartygen kan skrivas av under en längre period. Trafikverket hävdar med andra ord att den redovisningsmässiga avskrivningstiden påverkar den totala kostnaden för färjetrafiken.

³ s.5 i Trafikverkets Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland 2021

För att minska behovet av kort avskrivningstid inom ramen för den nuvarande modellen föreslår Trafikverket en restvärdesgaranti. Men i enlighet med antagandena i *Delrapport Ekonomi och finansiering* inkluderas restvärdet redan i anbuds kalkylen för Gotlandstrafiken.

Trafikverket förordar den modell som, enligt deras beräkningar, ger den lägsta kostnaden för staten i kronor och ören. Argumentationen bygger i huvudsak på att staten kommer att välja en längre avskrivningstid i sin redovisning än vad privata aktörer gör. Ändå räknar Trafikverket med ett 40-procentigt restvärde inom ramen för Modell 1, när de ska jämföra kostnaden mellan modellerna.

När restvärde beaktas i beräkningen av kapitalkostnad för Gotlandstrafiken spelar det ingen roll vilken avskrivningstid som tillämpas. Ändå framhålls avskrivningstid som en kraftigt fördyrande faktor i nuvarande trafikmodell. Att skriva av fartyg under 20 år utan restvärde (Modell 2), jämfört att skriva av under en kortare tid, till exempel tio år, men också inkludera ett väsentligt restvärde (Modell 1), ger motsvarande kostnad. Sammantaget kan man säga att Trafikverket räknar rätt avseende avskrivningstid och restvärde, men fortsätter att felaktigt lyfta fram lång avskrivningstid som en lösning för att minska statens kostnad för Gotlandstrafiken.

I själva verket har redovisningsmässig avskrivningstid för fartyg inget samband och ingen påverkan på statens kostnader för att driva Gotlandstrafiken.

Trafikverket underskattar de stora möjligheterna med pågående teknikutveckling

I den analys som presenteras framgår det att Trafikverket inte tror att det går att förena de tre kriterierna miljönytta, kostnad och servicegrad. Detta skulle kunna förklaras av en avsaknad av tilltro till möjligheterna som den tekniska utvecklingen för med sig. Enligt Trafikverkets analys behöver man göra avkall på något av kriterierna för att kunna uppnå de andra två. Vi kan klara klimatomställningen genom nödvändiga investeringar i utvecklingen av klimatsmart teknik, där vi och andra kommersiella aktörer är drivande.

Det händer väldigt mycket inom sjöfarten sett till utveckling av nya, effektivare motorer och förnybara drivmedel. Både inom vätgas, e-metanol och e-ammoniak pågår mycket lovande utvecklingsprojekt för implementering inom långväga sjöfart. För kortare distanser är nya generationer av batterier redan ett alternativ för framdrift. Vi kan till exempel nämna att Rederi AB Gotland genom dotterbolagen Gotland Tech Development och Destination Gotland nyligen har beviljats stöd från Energimyndigheten för att bygga om våra två LNG/LBG-färjor till laddhybrider.

Nästa steg för Rederi AB Gotland är sannolikt en hybridlösning där både batteridrift och fossilfria bränslen används för framdrift och drift av stödsystem ombord på fartyget. I Bilaga 1 presenteras vårt nästa fartygsbygge, Gotland Horizon, vilket kommer drivas på vätgas och möjliggöra utsläppsfria överfarter redan år 2030.

En sammanhållen upphandling ger bäst incitament för att investera i klimatomställningen samtidigt som det gotländska samhällets behov tillgodoses

Rederi AB Gotland är av uppfattningen att en sammanhållen upphandling av både fartyg och drift, med tydliga klimatincitament, kan möta Gotlands behov av utveckling och samtidigt skapa rätt förutsättningar för att driva på klimatomställningen. Vi är övertygade om att det går att både ställa om till hållbara överfarter och klara klimatmålen, samtidigt som vi fortsätter att utveckla och förbättra servicen mellan Gotland och fastlandet.

Sveriges ambitiösa klimatmål når vi genom att fortsätta investera i fartyg och tekniska innovationer för minskade utsläpp, inte genom att förlänga överfartstiderna och flytta Gotland längre från

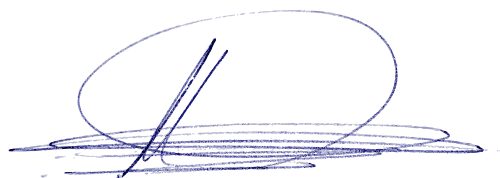
fastlandet. Med statlig trafik finns det en uppenbar risk att investeringsviljan hämmas, vilket i värsta fall leder till en försening av den nödvändiga omställning som krävs för att nå klimatmålen.

Vi anser inte att staten bör ta på sig den utökade risken det innebär att äga fartyg anpassade för Gotlandstrafiken, särskilt inte när det finns kommersiella aktörer på marknaden som är villiga att ta den risken. Verksamheter som har lång erfarenhet av att driva gods- och passagerartrafik till sjöss har också förmågan och kunskapen att investera och underhålla fartygen. Att designa, beställa, bygga, äga, finansiera, försäkra, sälja och hyra ut fartyg är en profession som kommersiella aktörer med lång erfarenhet av dessa kompetenser bäst sköter. Det tror vi också är det bästa för Gotland.

En upphandling i fri konkurrens mellan flera aktörer utmanar alla anbudsgivare att anpassa, effektivisera och teknikutveckla. Det vore det bästa både för Gotlands utveckling och för att snabba på klimatomställningen av sjöfarten.



Håkan Johansson, vd Rederi AB Gotland



Marcus Risberg, vd Destination Gotland

Bilaga 1

Gotland Horizon Fact Sheet (separat document)