

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

Infrastrukturdepartementet har gett Region Gotland tillfälle att lämna synpunkter på Trafikverkets rapport Analys av alternativa modeller för färjetrafik till och från Gotland.

Inledning

För Gotland är kommunikationerna med fastlandet en nyckelfråga. Som ö har Gotland förutsättningar som skiljer sig från andra regioner. Genom en välfungerande flyg- och färjetrafik kan Gotland kopplas samman med de nationella transportsystemen och bidra till utveckling och tillväxt.

På Gotland finns Gotlands Trafikråd med representanter från organisationer, myndigheter och föreningar. Rådet har vid flera tillfällen, framför allt då upphandlingar av färjetrafiken varit aktuella, tagit fram ståndpunkter om hur flyg- och färjetrafiken bör fungera och utformas. Så gjordes under föregående år och ståndpunkterna kan sammanfattas i att trafiken till och från Gotland behöver vara enkel, hållbar, prisvärd och snabb. Dessa ståndpunkter, våra mål om hur Gotland behöver utvecklas och vår uppfattning om att upphandlingen tydligt måste utgå från Gotlands behov, är de huvudsakliga grunderna för våra synpunkter på Trafikverkets rapport.

Färjetrafikens betydelse för Gotlands utveckling

Sedan i början av 2000-talet har en gynnsam utveckling skett inom många områden. En bidragande positiv utvecklingsfaktor är det trafiksystem med förbättrad turtäthet och snabbare överfarter som infördes då. Gotlands befolkning ökar tack vare ett positivt flyttningsnetto och ökar gör även antalet delårsboende. Här finns ett växande nyföretagande och bostadsbyggandet ligger på en hög nivå. Stora investeringar har gjorts inom bland annat besöksnäringen, de areella näringarna och i infrastruktur. Etableringen av Uppsala Universitet Campus Gotland är exempel på en viktig samhällsinvestering som bidrar till utvecklingen. Nuvarande trafiksystem har också lett till en kraftig ökning av både transporterat gods och antal passagerare.

För Gotland som en attraktiv plats att bo, leva och verka på, är tillgängligheten till och från fastlandet central. Med nuvarande fastlandshamnar och en färjeturlista med rimliga ankomst- och avgångstider, som bl.a. gör det möjligt att besöka fastlandet över dagen, har tillgängligheten för gotlänningar förbättrats väsentligt. Detta är av stor betydelse för privatpersoner, näringsliv och offentlig sektor. För idrotts- och föreningslivet är detta en förutsättning för att aktivt kunna delta i många idrottsutbyten men också för att kunna förlägga stora arrangemang till Gotland.

Gotland är Sveriges mest företagsamma region, andelen företagare ligger långt över rikssnittet. Tillsammans skapar företagen 16 000 arbetstillfällen på ön. För att utveckla Gotland behöver många företag vidga sina marknader nationellt och internationellt, vilket i många fall kräver goda fysiska kommunikationer.

Viktiga näringsgrenar på Gotland är livsmedelsindustri, areella näringar, besöksnäring, bygg och handel. Många av dessa näringar är i hög grad transportberoende, både för egen tillgång till varor och för avsättningen av produkter. Det gäller exempelvis för jordbruket vars produktion till över 80 procent transporteras till fastlandet. Livsmedelsproducenterna på Gotland 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 marknaderna i tid. För att de gotländska företagen ska ha likvärdiga villkor krävs också konkurrenskraftiga transportkostnader.

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.

För besöksnäringen finns målet att Gotland ska upplevas som norra Europas mest hållbara och attraktiva resmål och vara en attraktiv destination året runt med ett ökande antal besökare. Det förutsätter en utveckling till ett klimatsmart resande med flyg och färja. Att kapaciteten och målpunkter inom transportsystemen kan matcha denna utveckling är avgörande.

Regeringens utpekande av Gotland som pilotområde för energiomställning gör förväntningarna höga på en Gotlandstrafik med ökad klimat- och miljöprestanda. Här kommer nya innovativa lösningar att behövas. Utvecklingen till energieffektiva, fossilbränsleoberoende och miljöanpassade transporter måste kunna ske utan att minska kraven på snabba och tillgängliga överfarter. Här finns en unik möjlighet att visa hur Gotlandstrafiken kan bli ett flaggskepp nationellt och internationellt.

Fungerande färjetransporter är avgörande för Gotlands förmåga att motstå allvarliga störningar i samhällets funktionalitet. En reservhamn på Gotland är en del i detta.

Förslag till modeller för framtida Gotlandstrafik

De fyra olika modellerna bedöms i Trafikverkets rapport inte ha någon direkt betydelse för boende och näringsliv på Gotland. Man menar att detta däremot kan bli fallet i näste skede, då faktorer inom trafikupplägget kan påverka.

Vi instämmer i att det inte i första hand är modellen för färjetrafiken som är viktigast för Gotland. Men för den föreslagna modellen 2, statligt ägda färjor och upphandlad drift, finns några faktorer som vi vill uppmärksamma. Vi ser till exempel en stor risk i att fartygen kan komma att användas under längre perioder, vilket kan medföra att man alltför länge kommer att hålla fast vid gammal teknik som inte kan anpassas till effektivare bränslen och fartygstyper. Tidsaspekten i när en ny modell kan komma att

införas är också ett stort osäkerhetsmoment, 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.

Fossilfri Gotlandstrafik

Trafikverkets rapport omfattar även det självklara målet om fossilfri trafik. Fokus här ligger på de ökade kostnader en fossilfrihet skulle kunna innebära utifrån dagens priser och kunskap. Vi vill hellre se till möjligheterna för staten, och Gotland, att ligga i framkant och upphandla med teknikutveckling och innovation för att uppnå fossilfriheten. Vi menar att Gotlandstrafiken kan bidra till att visa vägen till hur de klimat- och transportpolitiska målen kan nås och att trafiken måste få utvecklas hållbart, med fortsatt hög tillgänglighet.

Gotlands regionala utvecklingsstrategi, Vårt Gotland 2040, utgår från att en klimat- och miljöanpassad Gotlandstrafik kommer att behöva nya innovativa lösningar - och att dessa finns inom räckhåll. Även inom sjöfarten kan en snabb teknisk utveckling komma att ske under de närmsta åren. Frågan om ifall förnybara drivmedel kommer att vara dyra bristvaror eller ej jämfört med de fossila, blir då sannolikt inte en osäkerhetsfaktor, utan kommer främst att bero på politiska styrmedel.

För Gotland är en utvecklad tillgänglighet men med kraftigt reducerade utsläpp en avgörande utvecklingsfaktor. Trafikverkets slutsats att utsläppen från Gotlandstrafiken är en så liten del av utsläppen från inrikes transporter, att det är svårt att ange hur den behöver bidra för att nå de nationella transportmålen till 2030 väcker därför oro. Att staten ska gå före i klimatomställningen måste vara ett uppdrag långt utöver det symbolvärde som Trafikverket nämner.

I ett regionalt perspektiv är färjetrafiken en stor källa till utsläpp som staten ensam har beställansvaret för. Uppdraget som beställare av Gotlandstrafiken bör ses även i en regional kontext, både med Gotlands regionala utveckling i fokus och med beaktande av regeringens utpekande av Gotland som pilotområde för energiomställning.

Det gotländska näringslivet, särskilt mat/livsmedels- och besöksnäring, är beroende av en snabb utveckling till klimatsmarta resor och transporter. För Gotlands del är en hållbar regional utveckling nära förknippad med utvecklingen inom besöksnäringen. Gotland upplever och har beredskap för både ett ökande antal invånare och en växande besöksnäring. Samhällsekonomiskt finns det ett värde i att en ökande andel semesterresor görs inom landets gränser. Att vara ett hållbart och attraktivt resmål året runt förutsätter en utveckling till ett klimatsmart resande. Att kapacitet och hållbarhet inom transportsystemen kan matcha denna utveckling, genom ett trafiksystem med tekniskt och miljömässigt hög prestanda blir helt avgörande.

Trafikverket redovisar fyra exempel på inriktningar för att visa på olika vägar att nå fossilfrihet, men först till 2045. Förutsättningen för inriktningarna är att kostnaderna för staten inte ökar och att klimatmålen uppnås. Att på något sätt ta någon av dessa, eller liknande inriktningar, till utgångspunkt i arbetet med upphandlingen av färjetrafiken, är för oss helt otänkbart. Förutom att de erbjuder alldeles för långsam omställning till fossilfrihet, medför förändrade och helt nya trafiksystem nya villkor för näringslivet. Risken för oönskade följder - ett näringsliv som måste omstruktureras på grund av ett försämrat trafiksystem - är enligt vår uppfattning överhängande om Trafikverkets resonemang om kostnader och servicegrad blir styrande för kommande upphandlingar.

De transportpolitiska målen

Trafikverket har enligt sitt uppdrag redovisat de alternativa modellernas effekter och konsekvenser i förhållande till de transportpolitiska målen. Gotlandstrafiken är ju ett särskilt uppdrag för Trafikverket. Men i denna del 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”. Och naturligtvis spelar flyget en mycket stor roll för Gotland, men flyget har helt andra förutsättningar än färjetrafiken. Vilket innebär att det är snabbt föränderligt till exempel vad gäller turtäthet, tidtabeller och prissättning och kanske inte alltid har den förmåga Trafikverket litar till. Konsekvenser av detta måste uppmärksammas. Vi menar att det är mycket viktigt att observera flygets situation och utveckling, med anledning av den roll flyget har för den regionala tillgängligheten. Hur sårbart flyget är, har inte minst visat sig under pandemin, då staten behövt upphandla vissa flyglinjer, däribland till Gotland.

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. Det är den trafiken, färjetrafiken som är basen för våra transporter och som måste garanteras och utvecklas, för att överensstämja med tillgänglighetsmålen och för att överensstämja med Gotlands behov och förutsättningar. De transportpolitiska målen måste få genomslag i hela Sverige.

Samhällsekonomisk bedömning

Enligt den samhällsekonomiska bedömningen skulle alternativa inriktningar för Gotlandstrafiken kunna motiveras samhällsekonomiskt. Även om beräkningarna ska ses som är osäkra ska det ändå, enligt Trafikverket, ses som en indikation på att det skulle kunna gå att hitta ett mer optimalt trafikupplägg idag ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Även den samhällsekonomiska bedömningen utgår från att statens kostnader inte ska öka. Något alternativ där statens kostnader får öka har inte tagits fram. Dessa framtagna inriktningar för vilken servicegrad som kan uppnås vid oförändrad statlig kostnad och uppnådda klimatmål 2045, är som tidigare sagt, enligt vår uppfattning, helt oacceptabla. Liksom att göra den samhällsekonomiska bedömningen till intäkt för att genomföra trafiklösningar som i grunden förändrar ett inarbetat trafiksystem och därmed också förutsättningarna för det gotländska näringslivet.

Effekter för boende och näringsliv

Trafikverket gör bedömningen att de olika modellerna inte har någon direkt påverkan på Gotlands utveckling. Vi vill dock upprepa de risker vi kan se med den förslagna modellen. Dels i form av de oklara tidplanerna som skapar osäkerhet och försvårar planering och framförhållning, dels nackdelen med att fartygen eventuellt används under längre perioder och då inte är anpassade till senaste teknik.

Däremot, kan enligt Trafikverket, effekter uppstå om modellerna i sin tur också innebär förändrad servicegrad i termer av tillgänglighet, som överfartshastighet, turtäthet och tidtabellernas utformning, något vi helt instämmer i.

Trafikverket gör bedömningen att om sämre förutsättningar ges för färjetransporter, som skulle slå mot de större näringarna, skulle Gotlands omställningsförmåga vara

sämre än genomsnittet på grund av lägre kunskapsinnehåll i näringslivet och lägre rörlighet på arbetsmarknaden. Denna analys borde Trafikverket bättre ha kopplat samman med delen om inriktningarna med förändrade och helt nya trafikupplägg.

Gotländska ståndpunkter – kommunikationer för utveckling

I Gotlands Trafikråd samlas representanter från organisationer, myndigheter och föreningar. De gotländska ståndpunkterna¹ är Trafikrådets ställningstagande till hur flyg- och färjetrafiken ska utformas för att bäst främja Gotlands utveckling. Vi anser att de gotländska ståndpunkterna ska vara styrande i kommande upphandling av färjetrafiken. När vi jämför Trafikverkets rapport med våra ståndpunkter finns stora skillnader. Vi vill här peka på några av de viktigaste och mer övergripande, där Trafikverkets rapport är långt ifrån de gotländska ståndpunkterna:

- **Tillgänglighet:** I rapporten öppnas upp för andra fastlandshamnar (än Nynäshamn och Oskarshamn), sänkt kapacitet och en omlagd trafik.
- **Miljö/omställning:** Resenärer och gods ska stå för merkostnaderna för omställning. Utgår inte från en upphandling med teknikutveckling och innovation, utan från dagens marknad. Statens upphandlingar bör bidra till att nå Sveriges klimatmål, för en snabb färjetrafik med hög miljö- och klimatprestanda.
- **Priser:** Öppnar för höjda priser för gods och passagerare.

Mot bakgrund av färjetrafikens betydelse för Gotland framträder ett antal övergripande viktiga punkter som innebär att transporter 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

¹ www.gotland.se/standpunkter

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.

Vår åsikt är att dessa behov måste återspeglas i arbetet med upphandlingen av färjetrafiken till Gotland. Trafiken måste ses som en del i den regionala utvecklingen. Vi menar att trafiksystemen är viktiga förutsättningar för tillväxt och utveckling och att de satsningar som görs exempelvis inom den statliga infrastrukturplaneringen, syftar och bidrar till detta. De positiva effekter man förväntar sig av sådana åtgärder är stora. Vi anser att det skulle vara möjligt att tänka och agera på samma sätt när det gäller färjetrafiken till och från Gotland.

Och på en av våra grannöar, Bornholm, är det vad man gör, där nuvarande trafik har sin grund i en politisk överenskommelse 2014 mellan dåvarande Regeringen och andra partier i Folketinget. Den innehåller bestämmelser om ett utökat ramtillskott och ett tillväxtpaket till passagerar- och godstrafiken i syfte att bland annat skapa näringslivstillväxt och utveckling. Avtalet slår fast att det är viktigt att Bornholm förblir nära knutet till resten av Danmark och att det förutsätter goda transportförbindelser. Överfartstiden Rønne - Ystad är enligt avtal 80 minuter. Nuvarande färjor har en marschfart om 36-38 knop. I en rapport från Center for Regional- og Turismeforskning december 2019, konstateras att det ökade statliga anslaget till färjetrafiken till Bornholm bland annat har inneburit: sänkta biljettpriser, ökad turtäthet, ökat antal passagerare, ökat antal övernattningar, ökat konsumtion, nya årsarbetstillfällen och ökade skatteintäkter.

I upphandlingsarbetet av färjetrafiken till Gotland ligger istället fokus, liksom tidigare, på statens upplevt höga kostnader för trafiken och den svaga konkurrensen. Vi har naturligtvis full förståelse för att konkurrens i upphandling är att föredra och att resurser kan vara begränsade. Men vi menar att utvecklingsaspekten inte kan förbigås. Trafiken till och från Gotland måste ses som en grundläggande utvecklingsfaktor, inte som ett kostnadsproblem för staten. Utgångspunkten måste vara Gotlands behov och förutsättningar. Det är inte acceptabelt att Gotlandstrafiken vart tionde år ifrågasätts och riskerar att försämrats – den är grunden för vår tillgänglighet.

Regionstyrelsen

Eva Nypelius
Ordförande Regionstyrelsen

Peter Lindvall
Regiindirektör