

Infrastrukturdepartementet

Yttrande över Trafikverkets rapport - Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland, Infrastrukturdepartementet

Region Kalmar län anser att det är av vikt att de alternativa modellerna för färjetrafik till och från Gotland inte försämrar tillgängligheten till Gotland, genom exempelvis ökade restider och försämrad turtäthet.

Region Kalmar län har sedan 2006 ett ambitiöst mål om att länet år 2030 ska vara en fossilbränslefri region. Frågan är en viktig del i det regionala utvecklingsarbetet, inte minst för de gröna näringarnas transporter mellan Gotland och Kalmar län. Det är därför en självklarhet för Region Kalmar län att ställa sig bakom målet om att Gotlandstrafiken, som idag i huvudsak drivs av fossil diesel, ska bli fossilbränslefri. De transpolitiska målen kan enligt Region Kalmar län emellertid inte få uppnås genom att funktionsmål och hänsynsmål ställs mot varandra. Miljömål kan inte tillåtas uppnås på bekostnad av en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet till och från Gotland.

För att uppnå en fossilbränslefri Gotlandstrafik presenteras fyra inriktningar som innebär längre överfartstider, högre biljettpriser och försämrad turtäthet. För att uppnå kortare överfartssträcka hanteras även val av hamnar. Redan inför Trafikverkets förra upphandling, tog dåvarande Regionförbundet i Kalmar län år 2013 ställning för att de södergående färjorna till Gotland bör gå från Oskarshamn. Skälet till det var att Oskarshamns hamn skulle ha stärkt sin position som en del av det europeiska transportnätet, TEN-T, till 2020. Skulle Oskarshamns hamn mista Gotlandstrafiken så bedömdes vidare att även TEN-T statusen riskerades. I Region Kalmar läns förslag till Regional transportplan för 2022–2033 finns dessutom en prioritering av att utveckla Rv 37/47 mellan Oskarshamn och Bockara till en mötesfri väg.

Region Kalmar län ser ett behov av att Trafikverket tar ett tydligare helhetsgrepp när kortare överfartssträckor och val av hamnar för Gotlandstrafiken analyseras. En förlust av Oskarshamns hamns TEN-T status skulle inte bara vara negativt för Kalmar län, utan hela södra Sverige. Vidare bör Trafikverket på ett tydligare sätt beakta växthusgasutsläppen från alla inrikes transporter till och från Gotland. Även om växthusgasutsläppen

från själva färjetrafiken kan minskas genom att välja hamnar längre norrut med kortare överfartssträckor, riskerar växthusgasutsläppen från vägtrafiken att öka eftersom resorna från södra Sverige då blir både längre i tid och kilometer. Det gäller inte minst från tung trafik då 75 procent av godstransporterna till och från Gotland sker via Oskarshamns hamn idag.