

Regionledningskontoret
Anders Wilandson

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-11-25

TRN 2021-0201

Tillväxt- och
regionplanenämnden

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

Regionledningskontorets förslag till beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Infrastrukturdepartementet över Trafikverkets rapport Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland.

Sammanfattning

Infrastrukturdepartementet har remitterat Trafikverkets rapport Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland, till Region Stockholm för yttrande.

Region Stockholm bedömer att de analyserade modellerna i sig inte har någon direkt påverkan på Region Stockholms verksamheter eller på Stockholmsregionens utveckling, och tar därmed inte ställning mellan de fyra modellerna. Region Stockholm vill betona vikten av ett trafikupplägg som inte innebär stora strukturella förändringar, och att tillgängligheten mellan Gotland och huvudstadsregionen behöver vara en viktig faktor i bedömning av trafikupplägg. Regionledningskontoret noterar att Trafikverket själva konstaterar att det inte är vem som trafikerar som är väsentligt, utan hur det sker.

Region Stockholm anser att staten aktivt behöver bidra till en utveckling av kostnaderna för fossilfritt bränsle så att de inte försenar eller förhindrar att klimatmålen uppnås samtidigt som servicegraden på Gotlandstrafiken fortsatt kan behålla en hög nivå.

Bakgrund

Infrastrukturdepartementet har remitterat Trafikverkets rapport Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland, till Region Stockholm för yttrande. Tillväxt- och regionplanenämnden yttrar sig på Region Stockholms vägnar.

Trafikverket fick under 2020 i uppdrag av regeringen att analysera alternativa modeller för den framtida statligt upphandlade färjetrafiken till Gotland. Uppdraget ska resultera i ett förslag på vilken modell som bör gälla för nästa upphandling. Analysen presenterar fyra alternativa modeller; 1) Sammanhållen upphandling av fartyg och drift inklusive eventuella garantier, 2) Statligt ägda fartyg och upphandlad drift, 3) Statligt hyrda fartyg och upphandlad drift, 4) Gotlandstrafiken helt i statlig regi.

Modellerna analyseras utifrån ett antal givna områden specificerade i uppdraget. Trafikverket konstaterar att det är snarare hur trafiken genomförs, än av vem som utför den, som kan ge effekter inom uppdragets områden. Trafikverket föreslår att modell 2 "Statligt ägda fartyg och upphandlad drift" används för den framtida Gotlandstrafiken. Analysen redovisar också olika alternativa inriktningar med utgångspunkt i att statens kostnader inte ska öka, och att Gotlandstrafiken ska nå fossilfrihet. En utmaning i detta är att förnybara drivmedel generellt bedöms bli dyrare än fossila drivmedel.

Region Stockholms yttrande

Region Stockholm bedömer att Gotlandstrafikens driftsformer och de analyserade modellerna i sig inte har någon direkt påverkan på Region Stockholms verksamheter eller på Stockholmsregionens utveckling. Region Stockholm tar därmed inte ställning mellan de fyra analyserade alternativa modellerna. Region Stockholm anser att det värt att notera att Trafikverket själva konstaterar att det inte är vem som trafikerar som är väsentligt, utan hur det sker.

Region Stockholm vill, oavsett val av alternativ, betona vikten av ett trafikupplägg som inte innebär stora strukturella förändringar; som exempelvis att samtliga bilburna resenärer hänvisas till Västervik. Bra tillgänglighet mellan Gotland och huvudstadsregionen behöver vara en viktig faktor vid bedömningen av trafikupplägg.

Region Stockholm anser att staten aktivt behöver bidra till en utveckling för att minska kostnaderna för fossilfritt bränsle. Detta för att säkerställa att det inte uppkommer förseningar eller förhinder för att klimatmålen ska kunna uppnås; samtidigt som servicegraden på Gotlandstrafiken fortsatt kan behålla en hög nivå. Högt pris och begränsad tillgång till fossilfria bränslen är också avgörande för Region Stockholms arbete för en kollektivtrafik till sjöss som är helt emissionsfri år 2030.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Carina Lundberg Udelepp
Regiondirektör

Anton Västberg
Utvecklingsdirektör

Beslutsunderlag

1. Trafikverkets rapport Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland

Beslutsexpediering

1. Infrastrukturdepartementet

Godkänd av Carina Lundberg Udelepp, 2021-11-25