



2022-01-12

Till: Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet

Ert dnr: I2021/02391
Dnr: 2021/682

Remissyttrande avseende Trafikverkets rapport Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland

Stockholms Hamnar arbetar för att göra Stockholm till en levande och modern sjöfartsstad för invånare, näringsliv och besökare. I uppdraget ingår att främja sjöfarten, säkra regionens varuförsörjning för att därigenom främja regionens utveckling och hållbara tillväxt, samt att bidra till regionens besöksnäring.

Stockholms Hamnar, nedan kallat Bolaget, har beretts möjlighet att yttra sig över ”Remiss Trafikverkets rapport Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland”.

I juli 2020 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att analysera fyra alternativa modeller för färjetrafik till Gotland. Detta med bakgrund i att upphandlingen av färjetrafik till Gotland sedan starten på 70-talet präglats av begränsad konkurrens och ökade kostnader för staten. I rubricerad rapport presenteras analyserna och förslag till framtida ägande och drift av fartygen för följande modeller:

- Sammanhållen upphandling av fartyg och drift inklusive eventuella garantier (modell 1)
- Statligt ägda fartyg och upphandlad drift (modell 2)
- Statligt hyrda fartyg och upphandlad drift (modell 3)
- Gotlandstrafiken helt i statlig regi (modell 4).

Trafikverket föreslår i rapporten i första hand att modell 2 ”Statligt ägda fartyg och upphandlad drift” används för framtida trafik då den ger ökad möjlighet till konkurrens och bedöms ge lägre kostnader för staten. I andra hand föreslås nuvarande modell 1, som sägs vara den dyraste modellen på grund av svag konkurrenssituation och därmed få anbud. Vid ett eventuellt införande av modell 2 behöver staten hantera fartygen i ett eget rederi. Trafikverket menar att utredningen visar att både Sjöfartsverket och Trafikverkets färjerederi har förutsättningarna för det.



Bolaget har under processens gång bjudits in att delta i samrådsmöten och uppfattar att en betydelsefull del i Trafikverkets uppdrag även varit att analysera vilka effekter de olika alternativen innebär för arbetet med att uppnå en fossilfri Gotlandstrafik. Samt vilka effekter de olika modellerna har för boende och näringsliv på Gotland.

Stockholms Hamnars yttrande

Bolagets hamnar och hamndelar utgörs av Nynäshamns hamn och nya Stockholm Norvik Hamn i söder, Stockholms Hamn i den urbana noden Stockholm och Kapellskärs hamn i norr. Samtliga har som syfte att säkerställa ett transportmässigt fungerande och miljömässigt hållbart sätt att försörja Stockholm-/Mälardalsregionen med gods och passagerare.

Nynäshamns hamn är Stockholms Hamnars sydligaste hamn och hamnen är en modern passagerar- och ro-ro-hamn som trafikeras av Destination Gotlands färjor till Visby, men även färjetrafik till Gdansk och Rostock. Färjeförbindelsen mellan Gotland och fastlandet fungerar som en bro och är därmed Gotlands primära landsväg över havet. Det är en livsnerv för såväl boende och turister som för gods- och frakttransporter. Cirka 80 % av resorna till och från Gotland görs med färjorna och huvuddelen av godset transporteras på färjorna.

Det finns löpande ett behov av att utveckla Nynäshamns hamn med anledning av bland annat teknikutveckling och kajinfrastruktur. Bolaget har en god relation med nuvarande rederi med färjetrafik till Gotland och tillsammans med rederiet arbetar Bolaget för en mer hållbar sjöfart. Sedan 2020 är det möjligt för Destination Gotland att bunkra flytande natur- och biogas i Nynäshamns hamn och sedan 2021 elansluter även Destination Gotlands fartyg vid kaj för att minska utsläpp till luft och ljud från motorerna när fartygen ligger vid kaj.

Framförhållning och planeringsförutsättningar krävs

Den kaj och terminalbyggnad vid vilken Gotlandstrafiken i Nynäshamns hamn lägger till är anpassad för de fartyg som trafikerar sträckan Nynäshamn-Visby i dag. Oavsett vilken modell regeringen beslutar sig för att välja inför kommande upphandlingar av färjetrafik till Gotland, är det viktigt att Bolaget i god tid ges möjlighet att harmonisera infrastrukturen i hamnen utefter det tonnage som blir aktuellt. Detta kräver planeringsförutsättningar och goda planeringshorisonter på flera år för eventuella investeringar och kostnadseffektiva lösningar.

Bolaget ser gärna att en modell tas fram där denna form av investerings- och förändringsarbete möjliggörs. Detta då det krävs dynamik i pågående avtalsperioder för att kunna möta eventuella framtida förändringar, inte minst med tanke på den teknikutveckling som sker inom sjöfarten.



Nynäshamn hamn – en nod för näringslivets transporter

Nynäshamns hamn passar utmärkt för färjetrafik till Gotland. Detta med anledning av miljöeffekterna med kort insegling till hamnen, goda förutsättningar för framtida bränslen, möjlighet till elanslutning av fartyg, en modern infrastruktur och effektivitet på hamnplan samt multimodala lösningar för godstrafiken. Dessutom finns mycket goda kommunikationer för passagerartrafiken, såsom exempelvis pendeltåg och bussar.

I rubricerad rapport under rubriken *Inriktning 4 – kortaste sjövägen* lyfts fyra stycken inriktningar som visar exempel på alternativa sätt att förändra servicegraden, med bibehållen kostnad för staten, samtidigt som klimatmålen nås. Här föreslås en inriktning som bygger på att koncentrera all trafik till den kortaste överfarten, det vill säga Västervik–Visby. Genom att byta till kortaste sjövägen bedöms energianvändningen för Gotlandstrafiken kunna minska med 66 procent. Däremot kan energianvändningen från vägtransporter öka genom byte av hamn.

I Sverige har inrikes sjöfart en stor betydelse inte minst lokalt och kanske främst när det gäller sjötrafiken till Gotland. Den föreslagna inriktningen, om den skulle bli verklighet, skulle enligt Bolagets uppfattning leda till en ökad andel vägtransporter och skapa negativa effekter för näringslivets transporter, samt för den för Gotland så viktiga besöksnäringen. Bolaget saknar i remissunderlaget en beräkning gällande miljöeffekterna av de ökade vägtransporter det skulle innebära att byta hamn. Bolaget vill även uppmärksamma att ovan förslag till inriktning, med ökad andel transporter på väg som resultat, går emot regeringens ambitioner om att flytta transporter från väg till sjö. En överflyttning från vägtransporter till sjöfart och järnväg är angelägen i de relationer där detta är möjligt, vilket även är i linje med den nationella godstransportstrategin.

Bolaget har under samrådsprocessen uppfattat att det för Gotlands del är viktigt med två fastlandshamnar riktade mot två olika geografiska punkter. Oskarshamn är viktig för leveranser till Skåne medan Nynäshamn är viktig för leveranser till Stockholm-Mälardalsområdet. Nynäshamns hamn står därmed ut som en viktig nod för näringslivets transporter till Stockholm-/Mälardalsområdet; Sveriges absolut största konsumtionsområde. Restiderna är många gånger avgörande i sammanhanget. Många leverantörer på Gotland lever med "Just in time" leveranser där förseningar innebär fördröjningar samt sämre konkurrensläge gentemot leverantörer på fastlandet.

Stockholms Hamnar på gång mot fossilfritt i hamnområdet

Bolaget har som mål att vara fossilfria år 2025 för sin egen verksamhet. Nynäshamn har ett bra läge för infrastruktur för drivmedel som till exempel LNG och vätgas. Bolaget ser framtida möjligheter till en ännu större utveckling av alternativa drivmedel i Nynäshamn med tanke på att både Linde och Gasum finns på platsen.



Detta ärende har inte behandlats av Stockholms Hamnars styrelse.

För Stockholms Hamn AB

Tomas Andersson
vd