

2022-12-14

Remissvar gällande Trafikanalys rapport "Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning"

Regeringskansliet

Miljödepartementet, kopia till Infrastrukturdepartementet

Till: m.remissvar@regeringskansliet.se

Visby, 2022-12-14

Remissyttrande

Diarienummer M2022/01828

Remissvar gällande Trafikanalys rapport "Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning"

Gotlandsbolaget och dess dotterbolag Destination Gotland har valt att lämna synpunkter på Trafikanalys rapport "Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning". Destination Gotland AB är idag Trafikverkets avtalspart gällande färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet.

Sammanfattning

Destination Gotland och Gotlandsbolaget tycker att TRAFAs rapport och analys är ett viktigt bidrag till transportsektorns utveckling då den bidrar till ökat fokus på sjöfarten och vad som både kan och behöver göras för att snabba på klimatomställningen av en viktig sektor.

Gotlandsbolaget och Destination Gotland ställer sig positiva till att sjöfartens klimatomställning läggs till uppdraget för den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart. Vi vill särskilt lyfta vikten av att samordnaren tilldelas tillräckliga resurser för att hantera den förväntade ökning av arbetsbörda detta utökade uppdrag medför.

Vi är positiva till ett offentligt privat partnerskap för att driva på och påskynda teknikutvecklingen för en miljö- och klimatomställning av sjöfarten. Därtill vore det en god idé för att sprida och dela kunskap till beslutsfattare och industrin om möjligheter och utmaningar för sjöfartens omställning.

Vi ställer oss bakom TRAFAs förslag att ställa högre krav på att sjöfartens utsläpp minskar. Vi håller dock inte med om att miljö, kostnad och servicegrad är tre oförenliga intressen för Gotlandstrafiken, utan är i stället övertygade om att samtliga intressen kan och bör förenas för att säkerställa en säker, effektiv och hållbar överfart och ett Gotland som ges förutsättningar att fortsätta utvecklas. Detta är avgörande för Gotland, vilket uttrycks tydligt i de Gotländska Ståndpunkterna som hela det gotländska samhället står bakom. Sänkt fart och därmed sämre kommunikationer skulle flytta Gotland längre från fastlandet och försämra förutsättningarna att besöka, bo och verka på Gotland. Att det är möjligt att förena miljö, kostnad och servicegrad har Gotlandsbolaget visat genom exempelvis investeringar i framtagandet av nästa generations Gotlandsfärjor – Horizonserien. De två konceptfartygen är designade för att drivas med fossilfri vätgas och tack vare gasturbiner i kombination med en ångturbin kommer vi kunna ha ännu snabbare överfarter än idag – samtidigt som utsläppen går mot noll.

Vi anser att Gotland inte ska behöva kompromissa mellan överfartstider, service och klimatnytta. Dessa intressen kan och bör kombineras.

6.2 Förslag inom ett transporteffektivt samhälle

Förslag: Vi föreslår att regeringen beslutar, i ett tilläggsuppdrag till Trafikverket, att uppdraget till den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart särskilt ska omfatta att arbeta för sjöfartens klimatomställning. I dag är uppdraget främst inriktat på att åstadkomma överflyttning från vägtransporter, utan närmare fokus på klimat- eller miljöfrågor. Uppdraget skulle därmed komma att utvidgas till att förbereda, samordna och införa nya styrmedel och satsningar som främjar sjöfartens omställning. En förutsättning för detta är att samordnarens uppdrag förlängs, förslagsvis till 2030. Ett breddat uppdrag till den nationella samordnaren att se till sjöfartens omställning bör ses i kombination med andra här analyserade styrmedel, såsom införandet av ett partnerskapsbaserat omställningsprogram och ett servicekontor (se nedan). Ansvar för att samordna ett genomförande av dessa bör kunna passa in i ett utvecklat uppdrag till den nationella samordnaren för sjöfartens omställning.

Kommentar:

Det ligger i allas intresse att sjöfartens omställning prioriteras högt av politiken, statliga myndigheter, transportköpare och sjöfarten själv. Destination Gotland och Gotlandsbolaget är angelägna om att medverka och bidra till en miljömässigt- och ekonomiskt hållbar omställning av sjöfarten.

I dagsläget organiseras och finansieras stora delar av sjöfartsforskningen direkt av rederierna och den maritima tillverkningsindustrin, vilket är ineffektivt på samhällsnivå. Det finns förutsättningar för ett större engagemang och tydligare uppdrag för staten att driva dessa frågor tillsammans med sjöfarten, något som också föreningen Svensk Sjöfart lyft fram.

Att lägga till sjöfartens klimatomställning till den nationella samordnaren vore en positiv utveckling –förutsatt att samordnaren får utökade resurser i paritet med utökningen av uppdraget.

Inför ett omställningsprogram enligt norsk modell

TRAFAs Beskrivning: Vi föreslår att ett program för sjöfartens klimatomställning inrättas på initiativ av staten och under en offentlig myndighets administration. Omställningsprogrammet är ett offentligt privat partnerskap och ett forum för en bred samling av sjöfartens aktörer från såväl säljar- som köparsidan liksom från berörda myndigheter och akademi. Programmet syftar till att driva på och påskynda teknikutvecklingen för en miljö- och klimatomställning av flottan. Genom att deltagare i programmet initierar och gemensamt finansierar satsningar på pilotprojekt i tidiga utvecklingsfaser minskar den finansiella risken för nya transportlösningar och för oprövad teknik.

Kommentar:

Destination Gotland och Gotlandsbolaget ställer sig bakom ett sådant initiativ. Vi har upplevt ett kunskapsgap i delar av den offentliga

förvaltningen i frågor med koppling till pågående teknikutveckling, nya fossilfria bränslen, och vad utvecklingen innebär för omställningen av sjöfarten samt dess verksamhetsförutsättningar. Ett forum för ”mer praktiskt kunskaps- och idéutbyte som syftar till genomförande och riskdelad finansiering av konkreta pilotprojekt” vore en god idé för att sprida och dela kunskap om möjligheter och utmaningar för sjöfartens omställning.

Destination Gotland och Gotlandsbolaget håller med om TRAFAs synpunkt att ”det finns behov av en tydligt utpekad aktör eller funktion på sjöfartsområdet för att samla sektorn kring utveckling och finansiering av lösningar för den framtida sjöfarten”. Det finns i dagsläget några goda exempel på hur samverkansplattformar kan samla sektorn, exempelvis Lighthouse, men vi ser fortsatt behov av en dedikerad och aktiv plattform.

Flera aktörer inom svensk sjöfart satsar stort på teknikutveckling i egen regi. Bredare och djupare samordning hade kunnat leda till effektivare allokering av resurser och större och snabbare framsteg för hela näringen. Se [Svensk Sjöfarts kommentar från den 4 oktober 2022](#), gällande utökat och breddat stöd till sjöfartsforskning.

Ett fungerande kunskapsutbyte skulle även vara bra ur konkurrenssynpunkt, då det låter aktörer konkurrera på jämnare villkor, vilket i slutändan skulle gynna kunder och klimatet. I tillägg skulle en snabbare teknikutveckling och omställning av sjöfarten gagna samhället i stort genom minskade utsläpp och spridning av teknologi till fler områden i fler geografier.

6.3 Förslag inom energieffektiva fartyg

Utveckla klimatkraven i den upphandlade Gotlandstrafiken

Förslag: Styrmedlet innebär att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att vid upphandling av inrikes sjöfart ställa mer utvecklade krav än idag på att den upphandlade trafikens växthusgasutsläpp minskar med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 och når i princip nollutsläpp 2045. Att minska energianvändningen i trafiken är ett effektivt sätt att minska klimatpåverkan utan att det behöver kosta mer. Förslaget innebär att regeringen uppmanar Trafikverket att ta hänsyn till energianvändningen i Gotlandstrafiken och att överväganden görs i syfte att energieffektivisera den upphandlade trafiken så långt det är möjligt inom ramen för fortsatt god tillgänglighet.

Kommentar:

Destination Gotland och Gotlandsbolaget ställer sig bakom TRAFAs förslag att ställa högre krav på att sjöfartens utsläpp minskar. Det är nödvändigt för klimatet, samhället och för industrin, att sjöfarten får ordentliga incitament att ställa om och fortsätta att driva på teknikutvecklingen. Det är också helt i linje med Destination Gotland och Gotlandsbolagets egna ambitioner och klimatfärdplaner. Vår ambition är att minska våra utsläpp med 70 procent till 2030, och vara helt fossilfria 2045.

I likhet med Trafikverkets rapport "Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland" från 2021, vilken TRAFAs förslag hänvisar till, är utgångspunkten i TRAFAs förslag att miljö, kostnad och servicegrad är tre oförenliga intressen, och att någon av de tre måste kompromissas bort. TRAFA skriver att det blir "en balansgång mellan å ena sidan minskade utsläpp från trafiken och å andra sidan försämrad tillgänglighet för resenärerna" (s. 75). Det påminner om Trafikverkets resonemang från 2021, där man till exempel på sidan 6 i rapporten skriver "Två variabler som kombineras ger den tredje som utfall – men alla tre kan inte optimeras samtidigt".

Vi håller inte med om att dessa tre intressen är oförenliga, utan är i stället övertygade om att samtliga intressen bör och kan förenas för att säkerställa en säker, effektiv och hållbar överfart och ett Gotland som fortsätter utvecklas. Vi har därför som mål att göra trafiken helt klimatneutral senast 2045 och samtidigt föra Gotland ännu närmare fastlandet genom att korta överfartstiden ytterligare. Detta arbetar vi mot genom att investera stort i nästa generations fossilfria Gotlandsfärjor, vår Horizonserie, vilka är designade att drivas på fossilfri vätgas.

Sedan 80-talet har resandet till Gotland fördubblats och sedan början av år 2000 har Destination Gotland nästan halverat överfartstiden till dagens tre timmar och 15 minuter. Det har skapat helt nya förutsättningar för en stark utveckling på Gotland, både sett till befolkningsökning och ekonomisk tillväxt. Snabba, täta och säkra överfarter är avgörande för Gotland, vilket uttrycks tydligt i de Gotländska Ståndpunkterna som hela det gotländska samhället står bakom. Sänkt fart och därmed sämre kommunikationer skulle flytta Gotland längre från fastlandet och försämma förutsättningarna att besöka, bo och verka på Gotland.

I tillägg till vad vi själva gör på området, så satsar andra svenska rederier och aktörer inom sjöfarten stora belopp på innovation och forskning. Bara år 2021 presenterade Stena Line, Furetank, Wallenius Marine, Terntank och Viking Line nya fartyg och tekniker med stora miljö- och klimatförbättrande åtgärder, vilket visar på att det med rätt resurser och investeringar går att förena miljö, kostnad och servicegrad.

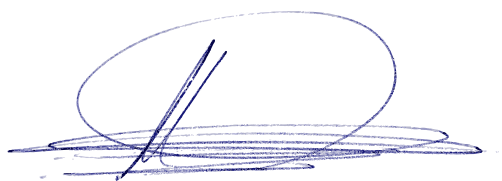
Även svenska leverantörer inom den marina teknikindustrin driver en mängd framåtblickande utvecklingsprojekt. I tillägg sker globalt en positiv utveckling hos många rederier, inom marin teknikindustri och inom forskningen.

Vi hoppas att TRAFKA tar till sig den spännande utveckling som sker inom sjöfarten idag, i deras vidare analyser av vad den teknologiska utvecklingen innebär för sjöfart och samhälle. Naturligtvis kan inte omställningen ske omedelbart. Men Gotland Horizon och Gotland Hydrocat, Destination Gotlands planerade vätgasdrivna fartyg, förväntas kunna tas i drift senast år 2030, vilket skulle sammanfalla med nästkommande upphandlingsperiod. Med rätt ekonomiska incitament kommer fler rederier och fartygsflottor kunna ställas om på förhållandevis kort sikt.

Slutligen vill vi utmana påståendet "Att minska energianvändningen i trafiken är ett effektivt sätt att minska klimatpåverkan utan att det behöver kosta mer". I själva verket möjliggör nu nya bränsletekniker att man inte längre behöver välja mellan överfartstid och klimatnytta.



Håkan Johansson, VD Gotlandsbolaget



Marcus Risberg, VD Destination Gotland