

Miljödepartementet**Remiss Trafikanalys Rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning****Sammanfattning**

Region Gotland fokuserar i detta yttrande i huvudsak på förslaget *Utveckla klimatkraven i den upphandlade Gotlandstrafiken*. Utvecklade klimatkrav i Gotlandstrafiken är i linje med vad Region Gotland genom Gotlands Trafikråd redan tagit ställning för. Detta får dock inte genomföras på bekostnad av tillgängligheten och gotlänningar och gotländskt näringsliv ska inte heller behöva bära merkostnader av att gå före resten av landet, i form av högre rese- och transportkostnader. Det måste vara statens uppgift att säkerställa att det finns tillräckligt med resurser för att Gotlandstrafiken ska kunna ställa om.

Yttrande

Region Gotland fokuserar i detta yttrande i huvudsak på förslaget *Utveckla klimatkraven i den upphandlade Gotlandstrafiken*.

Gotland är utsedd av regeringen att gå före i energiomställningen. Eftersom det är staten som pekat ut Gotland behöver staten också gå in och satsa resurser för att förverkliga omställningen. Detta bör inte minst gälla för Gotlands landsväg, färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet.

Gotlands Trafikråd består av representanter från näringslivet, statliga myndigheter, organisationer och akademi. Trafikrådet har tillsammans enats om en rad ståndpunkter för flyg- och färjetrafiken, ställningstaganden för hur Trafikrådet vill se att kommunikationerna till fastlandet utvecklas. En bärande del av ståndpunkterna handlar om miljö och klimat. Följande ställningstaganden är exempel på vad Trafikrådet enats kring:

- Gotlands trafiksystem måste få utvecklas hållbart.
- Merkostnader för en omställning i förtid av Gotlandstrafiken ska inte bäras lokalt av företag eller lokalsamhälle, i form av ökade rese- och transportkostnader. Samma förutsättningar ska gälla för Gotlandstrafiken som vid andra kommunikationssatsningar i Sverige.

- Gotlands färjetrafik ska visa vägen till hur de klimat- och transportpolitiska målen kan nås.
- Krav på teknikutveckling och innovation vid upphandlingen ska klara att ge energieffektiva fartyg som är oberoende av fossila bränslen, detta utan att minska kraven på snabba och tillgängliga överfarter.

Utvecklade klimatkrav i Gotlandstrafiken är alltså i linje med vad Gotlands Trafikråd redan tagit ställning för. Region Gotland instämmer i skrivningen att den upphandlade Gotlandstrafiken ska utvecklas i linje med de klimatpolitiska målen om 70 procent minskade växthusgasutsläpp till 2030 jämfört med 2010 och i princip nollutsläpp 2045. Region Gotland delar också uppfattningen i rapporten att teknik- och innovationsdrivande upphandling blir väsentligt i sammanhanget. Jämte dessa två framåtsyftande formuleringar finns dock flera skrivningar som öppnar upp för långsammare överfarter och därmed sämre tillgänglighet. Det är helt oacceptabelt för det gotländska samhället och näringslivet.

Trafikanalys skriver att förslaget innebär att Trafikverket ska uppmanas ta hänsyn till energianvändningen i Gotlandstrafiken och göra överväganden i syfte att energieffektivisera den upphandlade trafiken så långt det är möjligt inom ramen för fortsatt god tillgänglighet. Trafikanalys skriver att minskad energianvändning i trafiken är ett effektivt sätt att minska klimatpåverkan utan att det behöver kosta mer samt att alternativa trafikupplägg till och med kan minska kostnaderna för upphandlingen. Vidare att Trafikverket behöver ges vägledning som ger grund och möjlighet till nödvändiga prioriteringar i klimatsyfte.

Region Gotland vet inte hur definitionen för ”fortsatt god tillgänglighet” ovan ser ut. Det regionen vet är att även små försämringar av överfartstiden med färjetrafiken riskerar att påverka det gotländska näringslivet och samhället negativt. Gotlands landsväg till fastlandet är öppen tre gånger om dagen. Komplexa logistikkedjor är uppbyggda kring avgångs- och ankomsttiderna i färjetrafiken och det är många aktörer som är inblandade. Små justeringar i överfartstiden ger stora efterverkningar i hela logistikkedjan. Ju längre godset behöver stå still på färjan, ju mindre tid finns för odlaren, näringsidkaren, för de som packar, för chaufförerna på Gotland och för de på fastlandssidan. Försämras förutsättningarna för näringsidkarna på ön riskeras delar av den gotländska produktionen. I förlängningen också för företag och arbetstillfällen. Mot bakgrund av ovan undrar Region Gotland hur Trafikanalys kunde nå slutsatsen att styrmedlet inte ger några synbara konsekvenser för näringslivets konkurrenskraft. Åtminstone inte om ”nödvändiga prioriteringar i klimatsyfte” är en omskrivning för förlängda överfartstider.

Förslaget om Gotlandstrafiken pekar dock inte enbart på förlängda överfartstider som lösning för minskade utsläpp. Trafikanalys nämner även att växthusgasutsläppen kan minska genom en inblandning av fossilfria bränslen. Trafikanalys skriver att det skulle öka kostnaden för upphandlingen, förutsatt att trafikeringen ska vara den samma, men att merkostnaden för staten kan bli lägre på sikt, när investeringar och anpassningar hos operatören har gjorts.

Region Gotland vill ta fasta på dessa skrivningar och dra en parallell till ett annat förslag i rapporten, *Utveckla kraven på myndigheternas fartygsflotta*. Kopplat till detta förslag skriver Trafikanalys: ”Det är viktigt att staten signalerar att klimatarbetet är angeläget och att klimatmålen är styrande. I gällande klimathandlingsplan betonas vikten av att staten är en föregångare i omställningen till fossilfria transporter.” Även att ”för att detta ska vara möjligt bör regeringen säkerställa att myndigheterna har

tillräckliga resurser och finansiering för att kunna realisera omställningen.” Detta bör givetvis gälla även för Gotlandstrafiken. Staten måste vara villig att skjuta till mer pengar för att Gotlandstrafiken ska kunna bidra till omställningen. Gotlänningar och gotländskt näringsliv ska inte ensamt behöva bära merkostnader för att gå före i den nödvändiga omställningen till transporter med begränsad klimatpåverkan.

Region Gotland vill även uppmärksamma förslaget om att *införa ett omställningsprogram enligt norsk modell* i syfte att driva på och påskynda teknikutvecklingen för en miljö- och klimatomställning av flottan. Det är sådana initiativ som kan bidra med de långsiktiga lösningarna för en hållbar sjöfart.

Slutligen, både färje- och flygtrafiken är helt avgörande för Gotland, landets enda ö-region. Även flyget behöver ställa om och Region Gotland vill som utsedd energipilot särskilt lyfta fram de förslag som underlättar och banar väg för utvecklingen av elflyg: *Utred ett investeringsstöd för framdragnings av el för elflyg* respektive *Utred stöd till inköp av fossilsfria flygplanstyper eller möjlighet att hyra*. På Visby Airport finns sedan ett drygt år tillbaka laddningsinfrastruktur för små elflygplan, men för att förbereda för större plan kommer sannolikt investeringsstöd att behövas. Region Gotland ser att sträckan över havet skulle vara utmärkt för elflyg och har genom de gotländska ståndpunkterna tagit ställning för att flyg till Gotland bör vara bland de första sträckorna där elflyg i kommersiell trafik blir verklighet.

Regionstyrelsen

Meit Fohlin
Ordförande Regionstyrelsen

Peter Lindvall
Regiondirektör