

2026-02-12
LI2023/00657
LI2026/00277

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Trafikverket

781 89 Borlänge

Uppdrag till Trafikverket att utreda olika alternativ för upphandlingen av färjetrafiken till och från Gotland från 2035

Regeringens beslut

Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att utreda två organisatoriska alternativ för nästa upphandling av färjetrafiken till och från Gotland. Utredningen ska ta sin utgångspunkt i de analyser av alternativa modeller för färjetrafik till och från Gotland som Trafikverket redovisade i september 2021 i rapporten *Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland* (TRV2020/81427). Trafikverket ska mot bakgrund av det förändrade omvärldsläget och med beaktande av nödvändiga beredskapsperspektiv aktualisera och fördjupa analyserna av alternativet med en sammanhållen upphandling av fartyg och drift samt alternativet med statligt ägda fartyg och upphandlad drift. De fördjupade analyserna ska belysa i vilken utsträckning de två organisatoriska alternativen bidrar till en effektiv hantering av kostnaderna för sjöfartens omställning till fossilfrihet i syfte att stärka ett effektivt bidrag från Gotlandstrafiken till Sveriges långsiktiga klimatmål om netto-noll utsläpp till 2045. Målsättningen är att färjetrafik enligt ett nytt avtal ska kunna påbörjas 2035.

Trafikverket ska vidare utreda olika alternativ för hur kommande avtal om drift av trafiken till och från Gotland kan utformas, dels när det gäller hur priserna för passagerare, fordon och gods påverkas av olika omvärldsfaktorer, dels vilka möjligheter som ges att inom ramen för avtalet påverka biljettpriserna under pågående avtalsperiod. Trafikverket ska även beakta förutsättningar för hur prissättningen av privata fordon inför kommande upphandling kan göras mer attraktiv.

Trafikverket ska redovisa tidsplaner för de två organisatoriska alternativen samt konsekvensbedömningar för både de två organisatoriska alternativen och för olika utformningar av kommande driftsavtal. Konsekvensbedömningarna ska innehålla bland annat en uppskattning av kostnaderna för olika aktörer, miljö- och climateffekter, de samhällsekonomiska kostnaderna och konsekvenserna för boende och näringsliv samt konsekvenser för totalförsvaret. Vidare ska konsekvenserna av olika alternativ för prissättning och hur det påverkar statens kostnader för kommande avtal redovisas.

Alternativet där staten äger tonnaget ska innehålla förslag till organisatorisk placering av det statliga tonnaget, förslag på eventuella nödvändiga författningsändringar samt förslag på hur upphandlingen och driften av statligt tonnage ska finansieras och över vilka anslag i statens budget som sådan finansiering lämpligen sker. Förslag på författningsändringar ska åtföljas av en konsekvensutredning i enlighet med förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar. Av redovisningen ska framgå om och i så fall vilka beslut som regeringen eller i förekommande fall riksdagen behöver fatta för att upphandlingen av statligt tonnage ska kunna genomföras.

Vid bedömningen av vilken beskaffenhet statligt ägda fartyg behöver ha och hur stort tonnage som behöver handlas upp ska Trafikverket ta hänsyn till det militära och civila försvarets behov och till den utredning som pågår om en reservhamn i Kappelshamn. Trafikverket ska väga samman behovet av snabba förbindelser med färjetrafikens miljö- och klimatpåverkan och bedöma hur det påverkar kostnaderna för kommande avtal. De fördjupade analyserna ska även beakta förutsättningarna för fossilfri färjetrafik, till exempel genom el- och hybriddrift eller genom höginblandade biodrivmedel.

Trafikverket ska vid uppdragets genomförande samråda med Försvarsmakten, Myndigheten för civilt försvar, Sjöfartsverket och Gotlands kommun. Synpunkter ska inhämtas från Naturvårdsverket, Statens energimyndighet, Upphandlingsmyndigheten och andra berörda myndigheter samt från företrädare för näringslivet och övriga berörda på Gotland.

Trafikverket ska senast den 31 december 2026 redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet).

Skälen för regeringens beslut

Staten upphandlar färjetrafik till och från Gotland för att säkerställa tillgång till väl fungerande kommunikationer. Det handlar om regional utveckling, bland annat att skapa förutsättningar för människor och företag att leva och utvecklas på Gotland. Näringslivet måste ges möjligheter till väl fungerande godstransporter och samhällsviktiga funktioner behöver garanteras regelbundna och anpassade sätt att transportera bland annat farligt gods. Gotland har en stor turistnäring som är beroende av goda kommunikationer. Färja och flyg kompletterar varandra, eftersom de möter olika behov.


Trafikverket redovisade i september 2021 uppdraget att analysera alternativa modeller för färjetrafik till och från Gotland i rapporten *Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland* (TRV2020/81427). Trots att det säkerhetspolitiska läget inte var lika allvarligt vid den tidpunkten var myndighetens rekommendation ändå att staten bör äga fartygen som trafikerar Gotland och att driften handlas upp. Den dåvarande regeringen vidtog ingen åtgärd med anledning av rapporten. Det allvarliga säkerhetspolitiska läget i Sveriges närområde och i Europa stärker ytterligare argumenten för en lösning där staten äger fartygen. Det kan därför finnas anledning för staten att öka råddigheten över de fartyg som används för färjetrafiken till och från Gotland för att vid behov lättare kunna förfoga över tonnaget. Alternativet att staten äger tonnaget behöver därför utredas ytterligare. Målsättningen är att färjetrafik enligt ett nytt avtal ska kunna påbörjas 2035, det vill säga utan att optionen på de sista två åren i kommande avtalsperiod utnyttjas.

I regeringens skrivelse *Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll* (skr. 2023/24:59) bedömer regeringen att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter behöver vara i princip noll senast 2045 för att Sverige ska kunna nå det långsiktiga klimatmålet. Sjöfarten spelar en viktig roll i transportsystemet när det gäller förflyttning av såväl passagerare som gods. Det är viktigt att färjetrafiken till och från Gotland bidrar till Sveriges långsiktiga klimatmål om nettonoll utsläpp till 2045. Inte minst val av fartyg har stor betydelse för färjetrafikens klimatpåverkan, särskilt vad gäller möjlighet till el- och hybriddrift. Det finns därför anledning att analysera om olika ägarförhållanden kan påverka förutsättningarna för olika typer av investeringar.

Utrymmet för operatören av den av staten upphandlade färjetrafiken att sätta priserna för passagerare och gods regleras i det avtal som sluts mellan staten

och operatören. Enligt nuvarande avtal sätts ett tak på priserna för såväl bofasta på Gotland som för godstransporter baserat på inflationstakten och förändringen av bränslepriser. I det avtal som träder i kraft 2027 kommer pristaket bara att vara beroende av inflationstakten. Det finns anledning att ytterligare fördjupa analyserna av hur förutsättningarna för staten att påverka prissättningen kan förbättras. Trafikverket bör även beakta förutsättningar för hur prissättningen av privata fordon kan göras mer attraktiv.

På regeringens vägnar



Andreas Carlson



Patrik Nylander

Kopia till

Finansdepartementet/BA och OFA
Försvarsdepartementet/MF och CF
Klimat- och näringsdepartementet/E, KL och Me
Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet/RS och RUL
Försvarmakten
Myndigheten för civilt försvar
Naturvårdsverket
Sjöfartsverket
Statens energimyndighet
Upphandlingsmyndigheten
Gotlands kommun