

Åtgärdsvalsstudie Långsiktig tillgänglighet till och från Gotland

Yttrande

Region Gotland har fått möjlighet att yttra sig över åtgärdsvalsstudien *Långsiktig tillgänglighet till och från Gotland*. Färjetrafiken är tillsammans med flygtrafiken Gotlands viktigaste transportinfrastruktur. Samtidigt ligger båda dessa transportslag utom Region Gotlands egen rådighet. Under hösten 2024 ritades hela inrikesmarknaden för flyg om, vilket innebär stora förändringar som påverkar Gotland mer än de flesta andra orter. Detta illustrerar väl den brist på kontroll Region Gotland har över en av våra viktigaste regionala utvecklingsfrågor – tillgängligheten med flyg och färja. Region Gotland menar att höstens förändringar gällande inrikesflyget tydliggör nuvarande brist på stabilitet och långsiktighet och belyser de konsekvenser denna typ av händelser får för en ort som Gotland.

Region Gotlands viktigaste ingångsvärde i arbetet med denna åtgärdsvalsstudie var utifrån ovan att säkerställa en långsiktigt hållbar tillgänglighet till och från Gotland.

- Med långsiktigt syftas på långsiktigt stabila grundförutsättningar.
- Med hållbar menar Region Gotland att Gotland ska ha konkurrenskraft på villkor som är miljömässigt, ekonomiskt och socialt jämförbara med andra landsdelar. Samtidigt noteras att ordet ”hållbar” som tidigare var en del av titeln på utredningen nu inte längre är det. Region Gotland ställer sig frågande till varför.
- Avseende tillgänglighet är det såväl priser som frekventa avgångar och överfartstid som är viktigt.

Region Gotland anser att ansatsen måste vara hur tillgängligheten till och från Gotland kan utvecklas med avseende på service, priser och miljö – hur den kan förbättras.

Utifrån denna beskrivning når inte denna åtgärdsvalsstudie hela vägen fram. Utredningens resultat består i hög utsträckning av förslag på nya utredningar eller förslag på att fortsätta med redan pågående initiativ. Kanske är det ett resultat av utredningens avgränsning, vilken Region Gotland bedömer som bredare än ändamålsenligt. Vad gäller exempelvis Klintehamns hamn och Slite hamn är de

strategiskt viktiga hamnar på Gotland. Särskilt Klintehamns hamn är helt avgörande för godstrafiken till och från Gotland idag. Men det är andra typer av gods som fraktas via Klintehamns hamn jämfört med godset som går på ro-pax-färjorna till Visby. Godstrafiken som går på lastbil på den upphandlade färjetrafiken är beroende av just denna och kan inte enkelt flyttas över till Klintehamn. Genom en allt för bred avgränsning av uppdraget är utredningen långt mindre fokuserad och användbar än vad Region Gotland hade förväntat sig. Utredningen pekar dessutom på åtgärder som inte bedöms behövas i dagsläget, men anger samtidigt att de på sikt kan komma att bli aktuella. Det blir en utfyllnad som hade kunnat undvikas om resurserna istället fokuserades på kärnfrågan.

Åtgärd ett i utredningen är den enda som egentligen berör själva färjeöverfarten och är därför ur Region Gotlands perspektiv särskilt intressant. Åtgärden är omfattande och komplex, och därför inte helt lätt att överblicka, men som Region Gotland tolkar den utgör den vad Region Gotland initialt såg framför sig att föreliggande åtgärdsvalsstudie skulle fokusera på. Region Gotlands förväntningar på denna åtgärd är därför stora. Inför arbetet med åtgärden vill Region Gotland understryka tre saker:

- En viktig utgångspunkt måste vara de transportpolitiska målen, som ju gäller även för Sveriges enda ö-region. Vad är statens mål för långsiktig tillgänglighet till Gotland?
- Prisfrågan måste vara ett centralt fokus i arbetet. Region Gotland har det regionala utvecklingsansvaret men förutsättningar som skiljer sig från dem i andra län, bland annat eftersom kostnaderna för att resa över kommungräns inte står i proportion till hur det ser ut i övriga landet. Prisläget gör att Gotlands arbetsmarknadsregion krymper. Dessutom, och kanske än viktigare, är en rimlig prisnivå för att resa med Gotlandstrafiken en fråga om social hållbarhet. Idag är situationen sådan att människor inte kan upprätthålla relationer på grund av prisläget.
- Region Gotland tillsammans med andra samhälls- och näringslivsaktörer på Gotland måste vara en del i arbetet med denna åtgärd.

Dessvärre är denna åtgärd diffus, omfattande och svår att överblicka. Åtgärdens omfattning och komplexa struktur gör att det är svårt att förstå vilka delar som är nya och vilka som redan görs idag. Region Gotland är också frågande till att utredningen slår fast att åtgärd nr 1 är starkt sammankopplad med åtgärd nr 9 ("...dialog för att möjliggöra större tester med flygplansmodeller som går på el, vätgas/bränsleceller..."). Dessutom ifrågasätts varför inte frågorna som lyfts under åtgärd ett utreddes och besvarades inom ramen för befintlig åtgärdsvalsstudie, vilket mot bakgrund av syfte och målsättning hade känts rimligt. De nya utredningar som föreslås i åtgärdsvalsstudien måste resurssättas och tas om hand så att inte åtgärdsvalsstudien slutar som en pappersprodukt, särskilt med tanke på den stora mängd arbetstid som de deltagande parterna i utredningen har lagt ned. Samtidigt får det inte tränga undan andra utredningar som Region Gotland eventuellt bedömer mer angelägna.

Flygtrafiken och färjetrafiken kompletterar varandra. Det ena transportslaget kan inte ersättas av det andra och god tillgänglighet både till sjöss och i luften är därför centralt för Gotland. För vissa typer av resor är flygtrafiken det enda rimliga alternativet, och finns det då av något skäl inte tillgängligt att boka blir boende på Gotland avskurna från viktiga sammanhang på fastlandssidan. Inte heller avseende flygtrafikdelen upplever Region Gotland att åtgärdsvalsstudien når ända fram, men ser med tillförsikt fram emot de utredningar som aviseras. Region Gotland vill understryka vikten av att utveckla tillgängligheten till, från och på Arlanda flygplats,

att, för att låna den tidigare Brommautredningens ord, ”Brommafiera” Arlanda flygplats.

Region Gotland vill även problematisera kring begreppet *samhällsekonomiskt effektiv*, utifrån påståendet i rapporten om att bristen på konkurrens i färjetrafikupphandlingen leder till ett ifrågasättande av om dagens trafik kan anses samhällsekonomiskt effektiv. Gotland är en del av Sverige - samhällsekonomiskt försvarbart eller ej. Är det bättre för samhällsekonomin att svenskar väljer utrikessemester än Gotlandssemester när Gotlandsresan blir dyrare än medelhavschartern? Vilken tillverkning är det av samhällsekonomiska och beredskapsmässiga skäl bäst att säkerställa att den finns på Gotland och vilken ska prioriteras bort för att transporterna som den produktionen kräver till och från ön är för dyra i ett samhällsekonomiskt perspektiv? Här finns vidare flera verksamheter som är utpekade riksintressen såväl civila som militära, hur värderas dessa i förhållande till vad tillgängligheten till ön får kosta? Hur värderas tillgängligheten till Gotland samhällsekonomiskt i förhållande till nuvarande och framtida kompetensförsörjningsbehov?

Region Gotland önskar ett fortsatt gott samarbete och en fortsatt nära dialog om hur tillgängligheten till Gotland kan stärkas med klimat- och miljövänliga överfarter, till konkurrenskraftiga priser och i en omfattning som understödjer utvecklingen av Gotland.

Regionstyrelsen

Meit Fohlin
Ordförande Regionstyrelsen

Stefan Hollmark
Regiondirektör