



TRAFIKVERKET

Analys av färjetrafiken till Gotland



Uppdragets omfattning

Alternativa modeller

1. Samlad upphandling (tjänstekoncession)
2. Statligt ägda fartyg och upphandlad drift
3. Statligt hyrda fartyg och upphandlad drift
4. Gotlandstrafiken helt i statlig regi

Uppdragets omfattning

Alternativa modeller

1. Samlad upphandling (tjänstekoncession)
2. Statligt ägda fartyg och upphandlad drift
3. Statligt hyrda fartyg och upphandlad drift
4. Gotlandstrafiken helt i statlig regi

För modellerna ska vi beskriva:

- Effekter/konsekvenser
 - på de transportpolitiska målen
 - för boende och näringsliv på Gotland
- Utformning för att nå en fossilfri Gotlandstrafik
- Samhällsekonomisk effektivitet, kostnader, finansiering
- Juridiska förutsättningar
- Risker för stat, näringsliv, gotlänningar
- Org placering för ev statligt tonnage
- Förslag till modell och fortsatt väg framåt

Uppdragets omfattning

Alternativa modeller

1. Samlad upphandling (tjänstekoncession)
2. Statligt ägda fartyg och upphandlad drift
3. Statligt hyrda fartyg och upphandlad drift
4. Gotlandstrafiken helt i statlig regi

Övergripande inriktning trafikering

1

**Kostnad som idag
Klimatmålen uppnås**

- Vilken servicegrad kan uppnås?

2

**Kostnad som idag
Servicegrad som 2019**

- Hur långt når vi mot klimatmålen?

3

**Servicegrad som 2019
Klimatmålen uppnås**

- Vad kostar det?

För modellerna ska vi beskriva:

- Effekter/konsekvenser
 - på de transportpolitiska målen
 - för boende och näringsliv på Gotland
- Utformning för att nå en fossilfri Gotlandstrafik
- Samhällsekonomisk effektivitet, kostnader, finansiering
- Juridiska förutsättningar
- Risker för stat, näringsliv, gotlänningar
- Org placering för ev statligt tonnage
- Förslag till modell och fortsatt väg framåt

Förutsättningar

Samråd

- Trafikverket har genomfört ett antal samrådsmöten med representanter för näringsliv och myndigheter på Gotland, befintliga hamnar och kommuner på fastlandet samt nationella myndigheter.

Samrådsgruppen har bidragit med stor kunskap om förutsättningarna på ön och på fastlandet samt vad som är viktigt att tänka på i en framtida trafik.

Juridiska förutsättningar

Ett antal regleringar styr hur Trafikverket kan, och får kravställa och bedriva upphandling och drift av Gotlandstrafiken. Bland annat

- Cabotageförordningen Sjötransporter mellan öar som marknaden inte kan tillhandahålla – fortsatt dialog med kommissionen
- Altmark-kriterierna Regler för att motverka överkompensation

Klimatpolitiskt ramverk

- Klimatlagens mål
 - 70% minskning av växthusgaserna till 2030 för inrikes transporter, till vilken nivå Gotlandstrafiken utsläpp behöver reduceras är inte klarlagt.
 - Nära nollutsläpp 2045 för samtliga sektorer, gäller även Gotlandstrafiken



Kommande klimatpolitiskt ramverk

- I juli 2021 lade EU-kommissionen fram ett antal förslag inom det så kallade "fit for 55-paketet", där flera förslag berör sjöfart. Bland annat:
 - Sjöfarten föreslås fasas in i systemet för utsläppsrätter (EU ETS) gradvis fram till år 2026, och då helt inkluderas.
 - Förslag på styrmedel för förnybara bränslen
 - Förändringar i energiskattedirektivet så att även sjöbränsle beskattas

Begagnat tonnage och varvsöversikt

- Analys av begagnatmarknaden har utgått från dagens kravställning på Gotlandstrafiken.
 - Kraven på kombination av hög hastighet och fartygens storlek medför att fartygen är specialiserade för Gotlandstrafiken.
- Marknaden för RoPax-färjor som är aktuella för trafik till och från Gotland är mycket liten.
 - Analysen visar att underlag för möjliga fartyg är för liten för att basera en strategi för försörjning av Gotlandstrafiken.
- En översikt över varvsmarknaden är genomförd och det bedöms finnas relevanta varv i Europa och Asien.

Analys av modellerna

Modell 1

Samlad upphandling - tjänstekoncession

- Bristande konkurrens
- Hög kostnad
- Förutsägbar kostnad
- Kan ställa krav på ny teknik och nya fartyg vart 10:e år

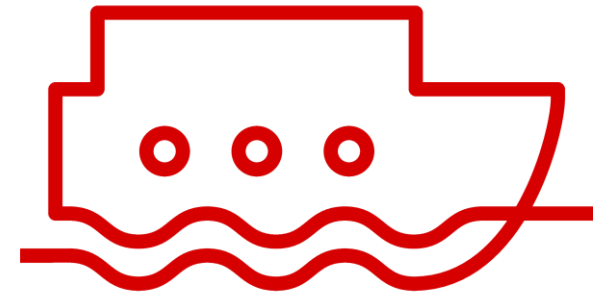
Möjliga garantier kopplade till modell 1

- Hyresgaranti
- Restvärdesgaranti
- Lånegaranti/kreditgaranti
- Utköpsgaranti
- Trafikverket föreslår att staten värderar användningen av någon form av garanti

Modell 2

Statligt ägda fartyg upphandlad drift

- Bättre konkurrens
- Rådighet över fartyg
- Kapitalkostnaden lägre än modell 1
- Lägre förutsägbarhet i kostnader än modell 1
- Risken och komplexiteten i att upphandla fartyg är mycket stor
- Viss osäkerhet finns om vi kan ställa krav på att anbudsgivaren måste använda färjor som staten tillhandhåller



Modell 3

Statligt hyrda fartyg och upphandlad drift

- Utifrån beräknade jämförelsekostnader är denna modell dyrare än alternativ 2, vad gäller anskaffningskostnad.
- Utifrån de statliga myndigheternas begränsade kunskap kring avtalstecknande i ett upplägg enligt modell 3, anses detta vara mycket komplicerat
- Denna modell ger högre anskaffningskostnad än modell 2 – och därmed inte tillämplig

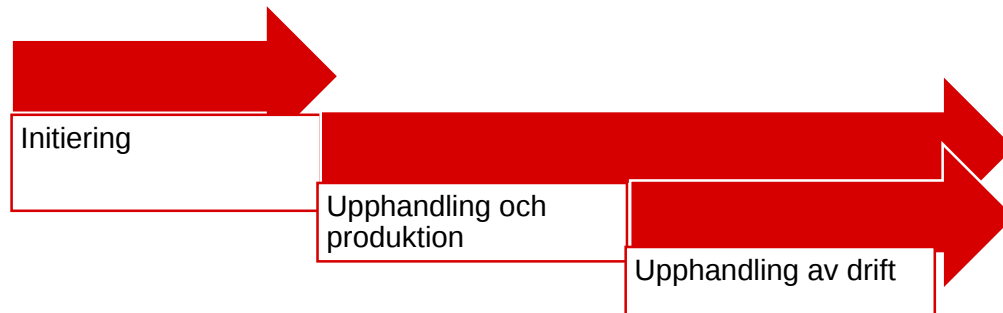
Modell 4

Gotlandstrafiken helt i statlig regi

- Kostnader och komplexitet i anskaffningen samma som modell 2
- Komplexiteten att sätta upp hela organisationen och operationen är betydande
- Staten står för även för intäktsrisken
- Om denna modell väljs så förordas ett successivt införande, i ett första steg fartygsanskaffning därefter drift

Tidplan för genomförande av modeller

Genomförande av ny modell består av ett antal aktiviteter enligt dessa faser beroende på modell bedöms fullt genomförande av ny modell ta mellan ca 10-13 år.



Förslag

Förslag till förordad modell

Modell 2 – anskaffning av fartyg

- Möjliggör ökad konkurrens
- Ger lägst beräknad kostnad för fartygsanskaffning
- Bryter den långvariga trenden av bristande konkurrens med hög kostnad
- En fortsatt dialog med kommissionen fordras
- Riskerna kopplade till kostnader och process i samband med fartygsanskaffningen måste hanteras
- Om modell 2 av något skäl inte kommer att tillämpas så är Trafikverkets bedömning att modell 1 bör väljas

Fortsatt process till upphandling

- Staten hinner inte införa modell 2 till trafikstarten 2027
- Arbetet med en samlad upphandling behöver starta snarast
- Processen med den nya modellen behöver starta i princip samtidigt



Viktigt med snabb
hantering av rapportens
förslag!

Förslag organisatorisk placering

Studerade alternativ

- Trafikverket – Färjerederiet
- Sjöfartsverket
- (Kustbevakningen)
- (Statligt AB)

Förslag

Sjöfartsverket



Motivering

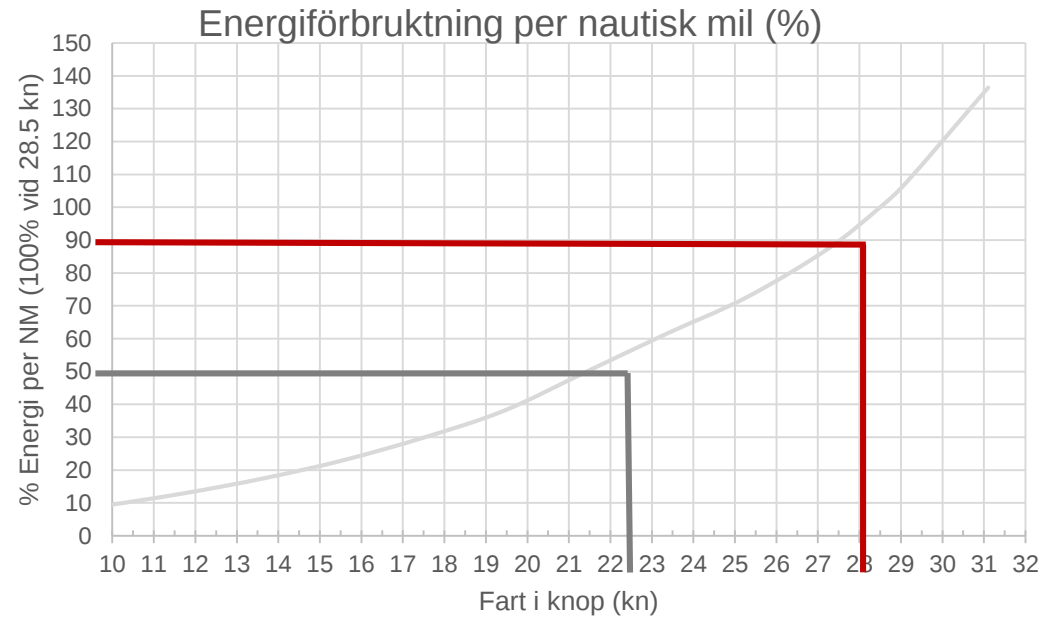
- Både Sjöfartsverket och Trafikverkets färjerederi har potential för detta
- Trafikverkets bedömning är att det väger över något till Sjöfartsverkets fördel
- Trafikverket bör fortsatt ansvara för kravställning på trafiken

Kostnad, servicegrad och klimat

Övriga effekter för näringsliv och boende på Gotland

- Trafikverket bedömer att byte av modell, inte bör påverka näringsliv och boende i någon större utsträckning.
- Det är eventuella förändringar på kraven på trafiken som kan påverka.
- Det finns en stor oro för förändringar i trafiken men det har varit svårt att få fram konkreta exempel.

Överfartshastighet och energiförbrukning



Kostnad, servicegrad och klimathänsyn

**Kostnad som idag
Klimatmålen uppnås**

Vilken servicegrad kan
uppnås?

**Kostnad som idag
Servicegrad som 2019**

Hur långt når vi mot
klimatmålen?

**Servicegrad som 2019
Klimatmålen uppnås**

Vad kostar det?

Kostnad och servicegrad som i dag

– hur nära fossilfrihet går det att komma?

- Detta alternativ bygger på att inga kostnader ökar, varken statens kostnad eller biljett- och godsavgifter. Servicegraden är densamma som 2019.
- Trafikverket bedömer att om operatören inte väljer att ta en kostnad för inblandning av förnybart bränsle, kommer Gotlandstrafiken endast marginellt närmare fossilfrihet.

Kostnad som i dag och klimatmålen uppnås

– vilken servicegrad uppnås?

- Kostnaden för staten kan hållas på samma nivå som i dag, genom att resenärer och godstransportköpare betalar kostnadsökningen. Den kan undvikas genom minskad energiåtgång.
- För att visa ett antal möjliga vägar att nå fossilfri trafik 2045 beskrivs fyra exempel på inriktningar i rapporten.
 - Inriktning 1 – trafik som i dag, dubbla biljettpriset
 - Inriktning 2 – linjer som i dag, lägre fart och färre personbilar per dygn under högsäsong
 - Inriktning 3 – specialiserat tonnage, färre personbilar och kortare överfartssträcka
 - Inriktning 4 – kortaste sjövägen

Servicegrad som i dag och klimatmål uppnås

– vad kostar det?

- Detta alternativ bygger på att dagens trafik bibehålls och att klimatmålen uppnås genom att bränslet successivt byts från fossilfritt till förnybart.
- Kostnaden för dagens bränsle är cirka 300 mnkr
- Om samma energi skulle ersättas med förnybart drivmedel, ökar kostnaden grovt uppskattat till 750 miljoner kronor per år för drivmedel.
- Det finns dock stora osäkerheter kring hur prisutvecklingen för fossilfria drivmedel kommer att utvecklas.

Fossilfri Gotlandstrafik

- Vägen till fossilfri Gotlandstrafik innehåller ett antal valmöjligheter
- Gotlandstrafiken bidrag till klimatmålet 2030 är inte fastlagt
- Till 2045 ska däremot i princip samtliga sektorer nå nära nollutsläpp.

