

*Regionstyrelsen*  
*protokoll*  
*12 februari 2013*

Regionstyrelsen  
PROTOKOLL 2013-02-12

- 
- § 25 Remissyttrande. Trafikverkets förslag, 2013-01-23, till trafiklösningar inför upphandlingen av färjetrafik till Gotland
- 
- § 26 Färjetrafiken. Antagande av aktivitetsplan
- 
- § 27 Information. Begäran om företräde hos statsminister Fredrik Reinfeldt
-

Plats och tid Visborgsallén 19, Rådhuset, kl. 8.00 - 9.00

**Beslutande**

Åke Svensson (S), ordförande,  
Hanna Westerén (S), vice ordförande  
Lena Celion (M), 2:e vice ordförande  
Leif Dahlby (S)  
Meit Fohlin (S)  
Janica Sörestedt (S)  
Stefaan De Maecker (MP)  
Brittis Benzler (V)  
Stefan Wramner (M), § 25  
Rolf Öström (M)  
Lars Thomsson (C)  
Eva Nypelius (C)  
Stefan Nypelius (C)  
Mats-Ola Rödén (FP)  
Bo Björkman (S), tjug ersättare

**Övriga närvarande**

Lisa Kalström (S)  
Cecilia Nygren (MP)  
Margareta Persson (M), § 2  
Johan Malmros (FP)

Per Lindskog, regiondirektör  
Tomas Ängshammar, pressekreterare  
Lena Johansson, strateg

Utsedd att justera **Brittis Benzler**Justeringens plats **Ledningskontoret**

Paragrafer 25-27

Underskrifter Sekreterare .....  
Nina GustavssonOrdförande .....  
Åke SvenssonJusterande .....  
Brittis Benzler

---

**ANSLAG/BEVIS**

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ **Regionstyrelsen**Sammanträdesdag **2013-02-12**Datum för anslags  
uppsättande **2013-02-15**Datum för anslags  
nedtagande **2013-03-09**Förvaringsplats  
för protokollet **Ledningskontoret**

Underskrift .....

Regionstyrelsen  
Regionstyrelsens arbetsutskott

2013-02-12  
2013-01-30

---

## Rs § 25

Au § 30

### Remissyttrande. Trafikverkets förslag, 2013-01-23, till trafiklösningar inför upphandlingen av färjetrafik till Gotland

RS 2013/62

- Trafikverkets presentation från 2013-01-23
- Trafikverket 2013-01-28
- Ledningskontoret 2013-02-07

Trafikverket presenterade 2013-01-23 förslag till trafiklösning inför upphandlingen av färjetrafik till Gotland. Förslaget har behandlats av arbetsutskottet den 30 januari.

*Ledningskontoret* konstaterar sammanfattningsvis, i sitt förslag till yttrande över remissen, att Trafikverkets förslag till trafiklösningar inte kan accepteras och föreslår även att Region Gotland ska begära att Näringsdepartementet ger Trafikverket nya direktiv för arbetet med upphandlingen av Gotlandstrafiken.

Av ledningskontorets tjänsteskrivelse framgår även behovet av att Trafikverket ges nya direktiv, av Näringsdepartementet, för upphandlingen av Gotlandstrafiken. Direktiven måste möjliggöra en Gotlandstrafik som utgår från Gotlands behov och innefattar en trafiklösning som kan bidra till utvecklingen av Gotland.

Ärendet föredrogs av planeringsstrategen på ledningskontoret Lena Johansson.

*Regionstyrelsen* diskuterade förslaget till remissvar och vissa ändringsförslag föreslogs.

Ordförande ställde proposition på ledningskontorets förslag på remissvar med av sammanträdet föreslagna ändringar och fann att dessa tillstyrkts i full enighet.

#### Regionstyrelsens beslut

- Remissvar avges till Trafikverket i enlighet med ledningskontorets förslag och de ändringar som föreslagits på sammanträdet, vilka inarbetats i yttrandet.
- Remissvar överlämnas till Näringsdepartementet med begäran om att Trafikverket ska ges nya direktiv för arbetet med upphandlingen av Gotlandstrafiken. Direktiven måste möjliggöra en gotlandstrafik som utgår från Gotlands behov och som kan bidra till utvecklingen av Gotland.

*forts.*

Justerande:	Utdragsbestyrkande:

Regionstyrelsen  
Regionstyrelsens arbetsutskott

2013-02-12  
2013-01-30

---

Rs § 25 forts.

Au § 30

- För kännedom ska även remissvaret skickas till riksdagens trafikutskott och de politiska partierna.

*Paragrafen förklarades omedelbart justerad.*

*Expedieras:*

Ledningskontoret, kanslienheten  
Ledningskontoret, samhällsbyggnad

*Anm:*

Yttrandet bifogas det tryckta protokollet

Justerande:			Utdragsbestyrkande:

## Rs § 26

### Färjetrafiken. Antagande av aktivitetsplan

RS 2013/75

- Ledningskontoret 2013-02-08

Mot bakgrund av att nytt avtal upphandlas med Gotlandstrafiken, med start i februari år 2017, har ledningskontoret tagit fram förslag till aktivitetsplan. Den av ledningskontoret föreslagna aktivitetsplanen, del 3, omfattar februari år 2013.

Budgeten uppskattas till cirka 500 000 kronor och ledningskontoret föreslår att budgetmedel anslås ur näringslivsanslaget.

*Regionstyrelsen* diskuterade förslaget till aktivitetsplan och föreslogs att arbetsgången för debattartikel skulle förtydligas. Ordförande ställde proposition på ledningskontorets förslag på remissvar med av sammanträdet föreslagna förtydligandet och fann att detta tillstyrks.

### Regionstyrelsens beslut

- Aktivitetsplanen för februari år 2013 godkänns i enlighet med ledningskontorets förslag och det förtydligande som föreslagits på sammanträdet.
- Medel anslås ur näringslivsanslaget med 500 000 kronor.

*Expedieras:*

Ledningskontoret, ledning och kommunikation

*Anm:*

Aktivitesplanen bifogas det tryckta protokollet

Justerande:	Utdragsbestyrkande:

**Rs § 27****Information. Begäran om företräde hos statsminister Fredrik Reinfeldt**

RS 2013/62

- Regionstyrelsens arbetsutskott 2013-01-30, § 30
- Regionstyrelsen, begäran om företräde, 2013-02-01
- Näringsdepartementet 2013-02-06

Regionstyrelsens arbetsutskott beslutade vid sitt sammanträde i januari att omedelbart begära företräde hos statsminister Fredrik Reinfeldt.

Begäran om företräde har begärts och näringsdepartementet har besvarat framställan genom att inbjuda till möte med statssekreterare Ingela Bendrot.

**Regionstyrelsens beslut**

- Informationen togs emot.

Justerande:	Utdragsbestyrkande:

**Trafikverket**

781 89 Borlänge

**Remiss. Trafikverkets förslag till trafiklösning inför upphandlingen av färjetrafik till Gotland**

Trafikverket presenterade 2013-01-23 ett förslag till trafiklösningar inför upphandlingen av färjetrafik till Gotland. I förslaget ingår utgångspunkter, bedömning av funktionella krav, trafiklösningar, former för upphandling och tidplan för fortsatt arbete. I förslaget ingår också Analys av olika trafiklösningar för Gotlandstrafiken (2013-01-28).

**Sammanfattning**

Förslaget till trafiklösningar kan inte accepteras. Regionen begär av näringsdepartementet att nya direktiv ska ges för arbetet med upphandlingen av Gotlandstrafiken. Direktiven måste möjliggöra en Gotlandstrafik som utgår från Gotlands behov och som kan bidra till att utveckla det gotländska näringslivet och samhället.

Grundläggande är att det även till och från Gotland ska vara möjligt med snabba överfarter året runt, det medger inte förslaget. Hastigheten styr turtätheten, avgångs- och ankomsttider och kapaciteten. Dessa faktorer ger förutsättningarna för godstransporterna till och från Gotland. En hög hastighet är nödvändig för så stor produktion som möjligt på Gotland och för passningen till de nationella logistiksystemen. För personresandet är snabba hastigheter särskilt viktigt för rimliga ankomst- och avgångstider, för att göra det möjligt med dagsresor och för kapaciteten, både på den södra och på den norra linjen.

Förslaget med mötande trafik är intressant att se vidare på. Rätt hanterat kan det innebära fördelar. Men mot bakgrund av vikten av snabba resor och transporter är överfartstiderna i förslaget alldeles för långa, generellt en sänkning med ca. 25 %, den sänkningen kan inte accepteras. Dock kan varierande hastigheter diskuteras. Tidigare har föreslagits att bastrafiken (de turer som går



varje dag året runt) ska vara de som körs med hög hastighet, medan sommarsäsongssturernas fart kan variera, förutsatt att en tillräcklig kapacitet kan garanteras.

Olika upphandlingsformer måste ingå och utvärderas i upphandlingen, genom att lägga till t.ex. statligt ägt tonnage och upphandling av drift. Ett statligt ägt tonnage skulle kunna ge fördelar som mer långsiktiga spelregler, en större öppenhet och flexibilitet i fråga om kapitalkostnader, prissättning och teknikutveckling.

## Bakgrund

En bred uppslutning finns kring att förslaget innebär stora försämringar för Gotland. Inte minst visar det sig av den omfattande debatt som förs i all form av media och människor emellan. På Gotland ses sedan länge resor och transporter som grunden för öns utveckling.

Remissvaret sänds även till näringsdepartementet, då vi begär att nya direktiv ska ges för arbetet med upphandlingen av Gotlandstrafiken. Direktiven måste möjliggöra en trafik som utgår från Gotlands behov och kan bidra till utvecklingen av Gotland.

## Nyckelbegrepp

Remissvaret behandlar övergripande frågeställningar, framför allt standard och kvalitetsaspekter, men även processer för framtida effektiva trafiksystem.

Genomgående finns några nyckelbegrepp:

- Nuvarande trafiksystem har i många avseenden medfört en **positiv regional utveckling**.
- Kommunikationerna måste fortsatt säkra **tillgängligheten** och möjliggöra **dynamik och utveckling** på Gotland. Genom infrastrukturpropositionen görs satsningar med det målet. Färjetrafiken är Gotlands landsväg och måste ses som **en del i den nationella infrastrukturen**.
- **Snabba överfarter** – grund för invånare och näringsliv. Förutsättning för produktionen på Gotland, så lång produktionsdag som möjligt och passning till logistiksystemen på fastlandet. Snabba överfarter ger förutsättningar för högre kapacitet och en turtäthet med rimliga avgångs/ankomsttider. En viktig del i Gotlands regionförstoring, att komma närmare fastlandet.
- **Prisfrågan** måste inom kort lösas.

- Hänsyn till **teknikutveckling** både i upphandlingen och under trafikperioden, för tonnage och bränsle.

## Färjetrafikens betydelse

För Gotland är kommunikationerna med omvärlden en nyckelfråga och förbindelserna med fastlandet är **avgörande för Gotlands utveckling**. Som ö har Gotland förutsättningar som skiljer sig avsevärt från andra svenska regioners.

**Sedan nuvarande trafiksystem** infördes, med en god turtäthet och snabba överfarter, har en **positiv regional utveckling** skett på många områden. Som exempel har Gotland ett positivt flyttningsnetto inom Sverige, och jämfört med riket högre sysselsättningsökning, företagsetableringsfrekvens och andel nybyggande av lägenheter och småhus. Trafiksystemet har också lett till en kraftig ökning av både transporterat gods och antal passagerare. Gotlänningarna har fördubblat sitt resande sedan det i början av 2000-talet blev möjligt med snabba förbindelser och bekväma avgångs- och ankomsttider.

De senaste årens **prisutveckling** såväl för godstransporter som för personresandet är dock mycket oroande.

För tillgängligheten till Gotland är det givetvis även fortsättningsvis avgörande för näringsliv och invånare med väl fungerande trafiksystem. Ett flertal **utredningar**, studier, etc. har under åren gjorts som visar på **kommunikationernas betydelse** för Gotland. Några av de senaste gjordes under förra året, inför hoten om försämringar av trafiken. Den ena, om färjetrafikens betydelse för tillväxt och utveckling, visade effekter vid förändringar av minskad turtäthet, längre överfartstider, begränsad heltrafik och höjda biljettpriser. Det framkom att de allvarligaste hoten vid en försämring av färjetrafiken är sämre möjligheter att nå de nationella logistikkedjorna, minskad omsättning i företagen och en svagare attraktionskraft. Resultatet blir en betydligt lägre bruttoregionprodukt. Den andra, om lantbruket och livsmedelsindustrin visade på turtätheten och fraktkostnaden som viktigast för företagens konkurrenskraft. Bl.a. togs även avsaknaden av långsiktiga beslut upp som en faktor som också bromsar utvecklingen. En attitydundersökning gjordes sommaren 2012 om vilka för och nackdelar Gotland har och om hur prisfrågan uppfattas. Den nackdel som uppfattades som den sämsta var priset för att resa till Gotland, i andra hand kom priset för att turista på Gotland.

Efter dialog med Trafikrådet beslutade regionstyrelsen för några år sedan om de **Gotländska ståndpunkterna**, om hur **framtidens färje- och flygtrafik** bör fungera. I ståndpunkterna ingår hela-resan-perspektivet, hamnar, snabba resor, konkurrenskraftiga priser, turtäthet och kvalitet. En viktig förutsättning är här att Gotland ingår och ses som en del i den nationella infrastrukturen. Färjetrafiken är det enda alternativet för godstransporter och för större delen av de resande till och från Gotland. Det är Gotlands landsväg till fastlandet och måste ses som **en del i den nationella infrastrukturen och infrastrukturplaneringen**. Denna synpunkt har vid många tillfällen tidigare framförts, t.ex. i samband med den nationella infrastrukturplaneringen.

Synpunkten har fått ett starkt stöd genom den statliga myndigheten Trafikanalys rapport Användning och styrning av anslaget till trafikavtal, Rapport 2012:5, som gjorts på regeringens uppdrag.

**Trafikanalys** föreslår att **Gotlandstrafiken** ”bör ses som en ersättning för en fast förbindelse och metodmässigt hanteras som andra infrastrukturfrågor”. Man menar att färjetrafiken ger möjlighet att resa med bil och är förutsättningen för effektiva godstransporter. Trafikanalys anser att Gotlandstrafiken bör ”behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur, i den meningen att Gotlandstrafiken fungerar som en ersättning för en broförbindelse”. Som en konsekvens föreslår man att anslaget flyttas från upphandlad trafik, se vidare avsnittet om anslaget för Gotlandstrafiken.

Samtidigt ska satsningar enligt **infrastrukturpropositionen** göras, bl.a. för att binda samman hela landet och för att utveckla ett starkt och hållbart transportsystem. Ambitionsnivån är höjd, en ökning med knappt 20 % jämfört med den tidigare nationella planen. Gotland ingår inte. I stället riskerar Gotlandstrafiken att försämrans genom det förslag som presenteras, vilket förefaller mycket in-konsekvent. Vi kan enbart acceptera ett förslag som sammantaget kan innebära **förbättringar för Gotland. Utgångspunkten** måste vara att se till **helheten – trafiklösningar och samhällsutveckling**.

## Upphandlingsprocessen

Denna helhetssyn, sambandet mellan utveckling och trafik, har genomgående inte fått tillräcklig uppmärksamhet i upphandlingsprocessen. Samtidigt har den **underordnats** statens krav på att färjetrafiken ska rymmas inom angiven bemyndiganderam och att konkurrens i upphandlingen ska möjliggöras.

Vi har stor förståelse för att konkurrens i upphandling är att föredra och att resurser kan vara ändliga. Men, inte för att värdet i utveckling förbises. Trafik-

ken måste ses som en grundläggande **utvecklingsfaktor**, och inte som ett **kostnadsproblem** för staten. I upphandlingsprocessen har vilja och förmåga att infoga aspekter som effekter av dynamik, ny teknik och utveckling saknats.

I anslagsbegränsande syfte har å andra sidan varje tillfälle i upphandlingsprocessen till försämringar av delkomponenter tagits och sammantaget innebär det att **förslaget inte når upp till en trafiklösning med rimlig standard**.

### **Anslaget för Gotlandstrafiken**

I den ovan nämnda utredningen Användning och styrning av anslaget till trafikavtal föreslår Trafikanalys att anslaget för Gotlandstrafiken flyttas för att hanteras mer som andra infrastrukturfrågor. Man föreslår att **anslaget förs över** till anslaget 1.1 Väghållning, då detta anslag är betydligt större och skulle kunna hantera eventuella kostnadsförändringar i Gotlandstrafiken. Trafikanalys gör också bedömningen att en förhållandevis stor bemyndiganderam är rimlig inför upphandlingen av färjetrafiken. Trafikanalys förslag överensstämmer helt med Region Gotlands uppfattning.

Bedömningen av att kostnaderna för de flesta trafiklösningarna är **för höga** är otydliga. Trots att naturligtvis särskilt bränslekostnaderna blir höga i alla alternativ förefaller de högt räknade. Misstanken att man vill ta höjd för att göra besparingar finns. Vi förutsätter att kostnaderna för effekterna av införandet av **svaveldirektivet** inte ingår i anslagsramen, det efter budgetpropositionen och efter muntliga kontakter.

### **Snabba resor och transporter**

Snabbare res- och transporttider eftersträvas i samhället i stort. För Gotland är i det avseendet färjeöverfarten en viktig del i hela res- och transportkedjan. Färjorna i dagens system går som snabbast 28 knop, cirka 50 km/timmen. Det gör att sträckan Visby – Nynäshamn, knappt 15 mil, tar ca 3 timmar och 20 minuter och sträckan Visby – Oskarshamn, drygt 12 mil, tar 2 timmar och 55 minuter. Inte några extrema hastigheter över relativt långa avstånd. Inte heller kan det vara förvånande att eftersträva **snabbhet även inom trafikslaget sjöfarten**. Inte heller är det bara till och från Gotland man kan ta sig fram relativt fort, det är fler än vi som ser det som en nödvändighet. Jämför t.ex. bara trafiken mellan Kanarieöarnas öar med snabbfärjor och det mest närliggande exemplet, Bornholm med sin stora katamaran, med en betydligt högre fart än Gotlandstrafikens, som med flera turer dagligen, står för året-runt-trafiken

Ystad - Rönne. Snabbhet är inte ett lyxproblem att nonchalera. För Gotland är det **förutsättningen** för att **stärka tillgängligheten till Gotland**.

För även fortsatt är det avgörande för näringsliv och invånare med **snabba överfarter varje dag året runt**. Det är en förutsättning för en stor del av produktionen på Gotland, som behöver en så lång produktionsdag som möjligt, och snabba överfarter som passar in i fastlandstidtabellerna för vidaretransporter. Logistikpassningen är grundläggande. En snabb överfart underlättar även för just-in-time-leveranser. Snabba överfarter är också en förutsättning för en turtäthet med rimliga avgångs- och ankomsttider. För resenärer är det också en förutsättning för så långa vistelsetider som möjligt i Stockholmsområdet. Även resenärer på den södra linjen behöver snabba överfarter. De är också en viktig del i hela resan och transporten och i Gotlands regionförstoring, att komma närmare fastlandet. Turismen är en av Gotlands viktigaste näringar som måste kunna stärkas och utvecklas. Nationellt finns mål om att fördubbla omsättningen och kraftigt öka antalet utländska besökare, med 80 % till år 2020. För Gotlands del blir här färjetrafikens koppling till södra Sverige och kontinenten.

Av de fem **förslag till trafiklösningar** som presenteras gör Trafikverket bedömningen att alla utom ett (22 knop) uppfyller de funktionella krav som man ställer på trafiken. Två (28 och 26 knop) av de fem förslagen bedöms inte ligga inom bemyndiganderamen, för dessa bedöms också möjligheten till konkurrens vara liten.

**Trafikverkets huvudalternativ** innebär mötande trafik, tre fartyg och varierande hastigheter på 24/22/18 knop. Man gör bedömningen att det alternativet bäst sammanväger de önskemål som finns från Region Gotland och de utgångspunkter staten har. Ett trafikupplägg med mötande trafik är ett intressant alternativ att se vidare på. Rätt hanterat kan det innebära fördelar. Men med de utgångspunkter och funktionella krav Trafikverket utgår från försämras trafiken. Mot bakgrund av värdet i snabba resor och transporter är överfartstiderna i förslaget alldeles för långa, generellt en sänkning med ca. 25 %, vilket inte kan accepteras. En **högre hastighet är ett definitivt krav**. Vi är som tidigare sagts, beredda att diskutera varierande hastigheter, och har föreslagit att **bastrafiken** (de turer som går varje dag året runt) ska vara de som körs med **dagens hastighet**, medan **sommarsäsongsturenas** fart kan **variera**. Det förutsätter dock att kapaciteten inte begränsas genom att turtätheten på grund av långsammare överfarter blir lägre. Hastigheten och kapaciteten är nära sammankopplade, och en högre hastighet ger därför förutsättningar för en ökad turtäthet.

Många faktorer behöver studeras närmare vid en trafiklösning med mötande trafik, det gäller t.ex. **tidtabelleffekterna**. I det exempel som presenterats rörande tider för trafiken missar man flera grundförutsättningar. Exempelen är oacceptabla och drabbar såväl person- som godstrafiken. Tidtabellen blir en konsekvens av hastigheten och blir ett levande exempel på hur illa den lägre hastigheten rymmer mot de behov som finns. Dagens trafik tillfredsställer i stort kraven på just in time. Om tio år är kraven på just in time mångdubbelt större. För effektiva godstransporter måste väl fungerande hamnfunktioner, väganslutningar och transportleder finnas, även dessa måste kunna leva upp till kraven på snabbare leveranser vidare från färjorna och ut på fastlandet.

Trafiklösningen förutsätter också tre ungefär likvärdiga fartyg. I sammanhanget vill vi också ta upp vikten av **tonnagets standard och komfort**. Det måste vara anpassat efter olika gruppers behov och innebära ett bekvämt resande. När det gäller överfartstiderna så ställs vid längre restider ökade krav på service och komfort ombord.

De **negativa konsekvenser** högre hastigheter i **miljöhänseende** medför måste så långt möjligt uppvägas. Det innebär att möjligheten att använda miljövänliga bränslen måste påskyndas. Därför menar vi att hänsyn måste tas till **teknikutveckling** i upphandlingen av Gotlandstrafiken. Faktorer som innebär miljöförbättringar är även utvecklingen av nya fartyg med t.ex. nya typer av skrov och av motorer. Teknikutveckling måste också ses som en faktor som en väg för att kunna sänka kostnader. Genom målet om en fossiloberoende fordonsslotta år 2030 borde denna faktor tas in i upphandlingen och som en möjlighet i under kommande trafikperioder. Inom Trafikverket finns även ett uppdrag om innovationsupphandling bl.a. för att driva på utvecklingen av ny teknik.

Som ovan nämnts, och som nu länge varit en mycket uppmärksam fråga från Gotland sida, är **priset**, för **besökare** och **goods**. Prisutvecklingen inom särskilt jordbruks- och livsmedelssektorn och besöksnäringen har blivit till en allt större belastning. I förslaget finns en takpriskonstruktion för gotlänningar och goods. Lösningar även för andra kategorier måste diskuteras.

Vi vill här markera att **prisfrågan måste åtgärdas**. Hösten 2012 krävde Region Gotland och Länsstyrelsen i Gotlands län i en skrivelse till infrastrukturministern: "Konkurrenskraftiga och låga priser i färjetrafiken, "vägpriser", jämfört med motsvarande sträckor på landsväg. Den genomsnittliga prisnivå som gällde för persontrafiken år 2008 måste på kort sikt (2013) återställas och finansieras genom en översyn av befintligt avtal. På längre sikt krävs ytterligare sänk-

ningar. För godstrafiken krävs kraftfulla åtgärder för att på kort sikt (2013) förbättra situationen.”

## Upphandlingsalternativ

Möjligheterna till **konkurrens** är en central utgångspunkt i upphandlingsarbetet. Tidigare upphandlingar har i det avseendet inte varit särskilt framgångsrika. Resonemang har förts in om statligt ägt tonnage som en möjlighet i upphandlingsarbetet.

Vi ser det som värdefullt att **fler olika likvärdiga alternativ** kan ingå och utvärderas, och vill därför lägga till statligt ägt tonnage och upphandling av drift. Samtidigt måste hänsyn tas till möjligheten för arbetstillfällen på Gotland. Ett statligt ägt tonnage skulle kunna ge fördelar som mer långsiktiga spelregler, en större öppenhet och flexibilitet i fråga om kapitalkostnader, prissättning och teknikutveckling. I en upphandling av drift skulle med fördel ett hela-resanperspektiv kunna ingå, med exempelvis start/mål i Stockholmsområdet och i Öresundsregionen.

## Avslutning

Avslutningsvis kan vi **inte acceptera förslaget** till trafiklösningar. Från regionstyrelsens sida ser vi gärna att vi även muntligt kan få tillfälle att presentera våra synpunkter. Vi **begär** av näringsdepartementet att **nya direktiv** ska ges för arbetet med upphandlingen av Gotlandstrafiken. Direktiven måste motverka en försämring och möjliggöra en Gotlandstrafik som utgår från det gotländska samhällets behov och som kan bidra till att utveckla de gotländska företagen. Det skapar arbetstillfällen, framtidstro och optimism.

Åke Svensson  
Regionstyrelsens ordförande

Per Lindskog  
Regiondirektör

*Kopia för kännedom:*  
Trafikutskottet  
Partierna

Datum 8 februari 2013

## Aktivitetsplan färjetrafikupphandlingen, del 3

### Sammanfattning

Ett nytt avtal upphandlas för Gotlandstrafiken med start februari 2017. Aktivitetsplanen omfattar perioden februari 2013.

### Strategi

Offensivt markera att Trafikverkets förslag på vilka förbindelser som ska gälla från och med 2017 innebär ett allvarligt hot mot Gotlands utveckling. En sänkning till 22 och 24 knop och ända ned till 18 knop får långtgående konsekvenser för utvecklingen av Gotland som plats att leva på, verka i och besöka.

### Avsändare

Region Gotland genom alla ledande politiker i samverkan med övriga parter i Trafikrådet.

### Primär målgrupp

*Beslutsfattare:*

Statsministern Fredrik Reinfeldt, infrastrukturminister Catharina Elmsäter Svärd, övriga i regeringen och samtliga partiledare.

### Sekundär målgrupp

*Allmänheten*

Massmedia, lokal och riks, intresseorganisationer, övriga myndigheter, gotlänningar, gotlandsintressenter.

### Budskap

- Gotland kräver samma rättvisa utvecklingsmöjligheter som övriga landet.
- Vi är en del av Sverige
- Trafikverkets förslag innebär ett allvarligt hot mot Gotlands utveckling.
- Kommunikationerna är den enskilt mest avgörande faktorn för öns utveckling. Vi ser långsiktiga konsekvenser för öns utveckling, när kapacitet och tillgänglighet påverkas på det här sättet.
- Staten utvecklar infrastrukturen i övriga landet och nedmonterar den på Gotland.
- Fartsänkningen motsvarar från 80 km/h till 50 km/h på landsväg.



- Försämrade förutsättningar för Gotlands utveckling genom långsammare färjor, minskad turtäthet och höga priser kan inte accepteras.
- Höga priser när det gäller res- och transportkostnader slår redan idag mycket hårt mot jordbruk och livsmedelssektorn och även mot delar av besöksnäringen. Gotländska företag måste ges rimliga förutsättningar att konkurrera.
- Långsammare färjor och sämre turtäthet riskerar att gotländska produkter inte når sina kunder i rätt tid. Möjligheterna att konkurrera med ”just-in-time” försämras. Tidspassningen till de nationella logistikkedjorna är central.
- Det är inte rimligt att Gotland som enda region i Sverige får betala miljöanpassningen med sämre tillgänglighet. Gotlandstrafikens miljöpåverkan måste minska genom teknikutveckling. Staten måste ta större ansvar för energiomställningen.

### **Aktiviteter, planerade**

#### *Februari:*

- Påminnelse om begäran att få uppvakta statsministern, brev med tröja.
- Möte med infrastrukturministerns statssekreterare.
- Remissvar till Trafikverket överlämnas i samband med beslut i regionstyrelsen.
- En sammanfattning av remissvar till organisationerna för vidare spridning.
- Ny domän och Facebook-sida som ett nav i kommunikationen. Filmer, berättelser, faktamaterial, det senaste, kommentarer. Syfte: att sprida, inhämta, förmedla fakta och påverka . Förutsätter stort engagemang och aktivitet från samtliga ledande politiker samt organisationer/representanter i Trafikrådet.
- Sprida kunskap och skapa engagemang för den framtida gotlandstrafiken genom spridning i sociala kanaler och på nätet .
- Artikel på debattplats tas fram till DN, SvD och DI. Underlag finns utifrån remissvar till Trafikverket. Processas via mail med samtliga partier genom ledamöter i regionstyrelsens arbetsutskott. Alla partier undertecknar.

### **Samverkanspartner**

Trafikrådet.

### **Budget**

Ovanstående aktiviteter uppskattas till cirka 500 000 kr.

**Förslag till beslut**

Att regionstyrelsen godkänner aktivitetsplanen och anslår budgetmedel ur näringslivsanslaget.

Ledningskontoret

Per Lindskog, regiondirektör