

Ärendenummer / Referens
I2021/02391

Vår referens
Emilia Wikström Melin

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

E-post
emilia.wikstrom-melin@seko.se

Telefon
072-553 17 41

Sekos yttrande gällande Trafikverkets rapport "Analys av alternativa modeller för färjetrafiken till Gotland"

Seko har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter på Trafikverkets rapport "Analys av alternativa modeller för färjetrafiken till Gotland".

Destination Gotland har haft ansvar för färjetrafiken till och från Gotland i omgångar sedan 1997. Seko är generellt nöjda med hur bolaget har skött sig. Samtidigt ser vi, precis som påpekas i Trafikverkets rapport, att staten varje år betalar stora summor till Destination Gotland för att de ska driva trafiken. Samtidigt finns det få, om ens något annat, bolag som skulle kunna konkurrera om trafiken i en upphandling.

I Trafikverkets rapport presenteras fyra olika förslag på hur färjetrafiken till Gotland skulle kunna drivas i framtiden. Seko menar att inget av förslagen är riktigt bra. Vi kan se nackdelar med alla. Seko vill påpeka att tidsplanen generellt är optimistisk i Trafikverkets rapport utifrån den tid det faktiskt tar att projektera och bygga ett fartyg. För att hinna med att lägga ett seriöst bud måste en aktör börja projektera och bygga fartyg innan en upphandling drar igång. Annars är det inte möjlighet att ha fartyg klara till trafikstart enligt den nuvarande tidsplanen.

Gällande förslag två (statligt ägda fartyg med upphandlad drift) som är det som Trafikverket rekommenderar, ser vi en rad orosmoment. Det är dessa vi kommer lyfta i resten av vårt remissvar.

Seko menar att det saknas avgörande kunskap och kompetens inom den svenska staten för att kunna bygga och underhålla egna fartyg. En trolig lösning på det är att staten måste upphandla byggandet av fartyg, något som kan bli en betydligt dyrare affär än vad som lyfts fram i rapporten. Erfarenheter från bland annat Waxholmsbolaget visar på upphandlingskostnader som dragit iväg ordentligt. Det finns dessutom förhållandevis få varv i världen idag som skulle kunna bygga de nya fartygen med schyssta villkor, vilket borde vara ett krav i en statlig upphandling. Vidare vill Seko lyfta att det behöver finnas en viss reservkapacitet i fartygsflottan hos de som driver Gotlandstrafiken. Detta för att kunna sätta in fler fartyg i trafiken under de intensiva sommarmånaderna eller för att kunna ersätta befintliga fartyg när de till exempel behöver underhållas. Utifrån dessa aspekter ställer sig Seko tveksamma till att förslag två kommer vara så ekonomiskt fördelaktigt som kalkylerna i rapporten pekar på.

Seko ser också med en viss oro på det glapp som troligen kommer uppstå mellan att nuvarande upphandling av Gotlandstrafiken går ut 2027 och det att staten skulle kunna börja driva trafiken med egna fartyg och upphandlad drift. Optimistiskt räknat bör en övergång ta cirka 10 år, för att staten till exempel skulle kunna anskaffa egna fartyg. En trafikstart skulle då tidigast kunna ske 2032–2033 vilket ger ett glapp på fem-sex år. Detta glapp skulle kunna bli en kostsam period för staten då det kommer

Seko, Service- och kommunikationsfacket

Box 1105, 111 81 Stockholm
Besök: Hagagatan 2
Hemsida: www.seko.se

Telefon: 08-791 41 00
Telefax: 08-21 89 53
E-post: seko@seko.se

Organisationsnummer: 802004-5509
Plusgironummer: 58-8

finnas få aktörer som vill ansvara för driften under den perioden, vilket skulle kunna leda till att staten tvingas göra en dyr, tillfällig, upphandling.

Om Gotlandstrafiken skulle drivas med statligt ägda fartyg ser Seko att villkoren för våra medlemmar på fartygen skulle riskera att försämrats. Detta då statliga fartyg omfattas av ett annat pensionssystem, ett byte till detta skulle kunna innebära en försämring kring pensionsförmånerna. Dessutom ser Seko att utan en lagändring blir trafiken med av staten äga fartyg svår att driva. Med hänvisning till Förordning (1998:962) om vilotid för sjömän så framgår det att *Lagen (1998:958) om vilotid för sjömän gäller inte för fartygsarbete på fartyg som hör till Polismyndigheten, Försvarmakten, Kustbevakningen, Trafikverket, Sjöfartsverket eller Tullverket*. På fartyg som hör till dessa myndigheter så gäller Förordning (2014:1262). Denna förordning är inte anpassad för handelssjöfartens speciella förutsättningar. Sekos bedömning är att en av konsekvenserna skulle bli att besättningsnumerären ombord hade behövts ökas med cirka 30 procent. Därtill skulle kostnader öka i förhållande till nuvarande förutsättningar som omfattas av Lagen (1998:958) om vilotid för sjömän. Denna problematik anser Seko inte är hanterad i utredningen och försvårar alternativ två avsevärt.

Utifrån de oklarheter som vi har lyft ovan ser Seko många frågetecken kring hur Gotlandstrafiken skulle kunna drivas med statligt ägda fartyg på ett effektivt sätt. Sekos slutsats är därför att vi inte fullt ut kan stödja någon av de föreslagna modellerna men att dagens modell troligen kan vara den minst dåliga.

Vänliga hälsningar

Seko, Service- och kommunikationsfacket



Gabriella Lavecchia
Förbundsordförande

Emilia Wikström Melin
Utredare