

Remissvar gällande Trafikverkets rapport ”Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland”

Diarienummer: I2021/02391

At: i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Till

Infrastrukturdepartementet

Enheten för transportinfrastruktur och planering

Stockholms Handelskammare är en politiskt obunden näringslivsorganisation med omkring 2000 medlemsföretag i huvudstadsregionen. Vi arbetar aktivt med att skapa opinion och väcka debatt i frågor som är avgörande för Stockholm-Uppsalas konkurrenskraft och tillväxt. Handelskammaren bedriver även verksamhet inom skiljedom samt internationell handel. Vi grundades 1902 och är i dag en av Sveriges ledande näringslivsorganisationer.

Stockholms Handelskammare inkommer här med våra synpunkter på remiss av Trafikverkets rapport Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland.

Sammanfattning

Stockholms Handelskammare **avstyrker förslaget** om att ändra upphandlingsmodell för färjetrafiken till och från Gotland.

Stockholms Handelskammare anser att kommande upphandling bör genomföras med dagens modell.

Trafikverkets förslag

Trafikverket fick den 23 juli 2020 i uppdrag att analysera hur trafiken till och från Gotland kan utvecklas inför kommande upphandling. I september 2021 lämnade myndigheten sin slutrapport.

Myndigheten fick i uppdrag att analysera fyra olika trafikmodeller:

1. Sammanhållen upphandling av fartyg och drift inklusive eventuella garantier
2. Statligt ägda fartyg och upphandlad drift
3. Statligt hyrda fartyg och upphandlad drift
4. Gotlandstrafiken helt i statlig regi

Efter genomgången analys beslutade myndigheten att rekommendera modell 2, vilket innebär att staten köper in fartyg och sen separat upphandlar driften. Fartygen skulle då hanteras i ett eget rederi.

Om inte modell 2 tillämpas, föreslår i stället Trafikverket att modell 1 ska tillämpas. Det är den ordning som gäller i dag.

Stockholms Handelskammare synpunkter

Trafikverket föreslår att staten ska köpa in fartyg och driva egen rederiverksamhet, men med upphandlad drift. Det finns ett flertal risker med den modell som föreslås:

1. **Investeringskostnaden.** Statens budget för infrastruktur är redan i dag mycket ansträngd. Inköp av fartyg kommer sannolikt vara kostsamt och det riskerar att påverka nödvändiga investeringar i andra delar av transportsystemet.
2. **Anpassning av befintlig infrastruktur.** Det är inte säkert att befintliga hamnar och övriga infrastruktur är anpassade för att klara av andra fartygsmodeller. För att en få en effektiv trafik kan därför följdinvesteringar behöva ske.
3. **Barnsjukdomar.** Staten har erfarenhet av vägtrafikfärjor i helt egen regi. Det är dock en annan typ av rederiverksamhet än den som nu föreslås. Det finns en betydande risk för felbedömningar och tillkommande kostnader under en den initiala delen av den nya trafikperioden. Det skulle få negativa konsekvenser för passagerare och näringsliv.

Till detta kommer även invändningar av mer principiell art. Ett steg mot förstatligande av ett välfungerande upplägg bör ske endast vid synnerligen nödvändiga skäl – möjligtvis endast vid hot om betydande systemstörningar om ett statligt ingripande inte sker.

Dagens trafikupplägg är välfungerande och uppfyller i allt väsentligt de krav som ställs på den. Att i ett sådant läge gå vidare mot en mer statlig modell är inte önskvärt. Stockholms Handelskammare instämmer i att det är viktigt att utreda hur konkurrenssituationen kan utvecklas men anser samtidigt att ett delvis förstatligande av trafiken inte står i paritet till den nytta Trafikverket önskar uppnå. För att öka konkurrensen inom anbudsfordarandet bör man i stället titta på andra modeller för att möjliggöra en större mångfald bland anbud.

Det finns också en betydande risk att åtagandet att investera i färjor blir dyrare än först planerat. Staten saknar helt erfarenhet av storskalig passagerartrafik. Det finns även fördelar i att dela den typen riskerna kopplade till fartygsanskaffning med en privat aktör med kunskap på området.

Möjligheten att minska utsläppen från trafiken är dessutom högst sannolikt bättre om trafiken får fortsätta drivas i helt privat regi. Vi ser generellt att det privata näringsliv är mer innovativt än statliga myndigheter när det kommer till klimatomställning. Dessutom kan ett företag ta ett helhetsgrepp kring frågan när de också äger fartygen. Den möjligheten försvinner med den föreslagna modell 2.

För Stockholms Handelskammares räkning

Carl Bergkvist
Näringspolitisk expert

Stockholm, den 29 november 2021