

Infrastrukturdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Diarienummer
2021/89
Datum
2022-01-10

Yttrande över Trafikverkets rapport *Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland*

Trafikanalys har anmodats svara på Trafikverkets rapport om alternativa modeller för upphandling av färjetrafik till Gotland. Trafikverket presenterar fyra alternativa modeller för upphandlingen av färjetrafik till Gotland:

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

Trafikverket föreslår i första hand modell 2 av kostnadsskäl och i andra hand nuvarande modell 1 som sägs vara den dyraste modellen på grund av svag konkurrenssituation och därmed få anbud. Trafikanalys delar uppfattningen att den hittillsvarande upphandlingsmodellen misslyckats med att skapa konkurrens och därmed dra nytta av marknaden för att stimulera effektivitet och utveckling av verksamheten. Att söka en ny modell synes väl motiverat.

Trafikanalys saknar en analys av ekonomiska konsekvenser

I modell 1 och 3 föreslår utredningen att Trafikverket blir ansvarig myndighet. I modell 4 föreslås att verksamheten startas inom en myndighet (obestämt vilken) och sedan lyfts över i ett nystartat statligt aktiebolag. I den föreslagna modell 2 bedömer utredningen att Sjöfartsverket passar (något) bättre än Trafikverket som organisatorisk placering av fartyg. Detta på grund av affärsverkets större erfarenhet med olika typer av rederiverksamhet (se avsnitt 7.9). Trafikanalys delar inte den uppfattningen. Med tanke på Sjöfartsverkets utmanande ekonomiska situation och behov av ökade medel för befintlig verksamhet finns skäl att ifrågasätta lämpligheten i att Sjöfartsverket tar på sig fler och oprövade uppgifter. Trafikanalys saknar en bredare analys av hur åtagandet skulle påverka Sjöfartsverkets ekonomi och en diskussion om hur det skulle passa som en del i affärsverket, bl.a. med en analys av hur Sjöfartsverkets avkastningskrav ska betraktas och hanteras i sammanhanget.

Trafikverket diskuterar i rapporten respektive organisations kompetens och kapacitet för upphandling och rederiverksamhet. Trafikanalys delar uppfattningen att Trafikverkets färjerederi redan har mycket värdefull, om än inte all, kompetens som skulle krävas för den nya verksamheten. Vi känner oss inte övertygade om att det skulle vara en större utmaning för Trafikverkets rederi än för Sjöfartsverkets rederi att komplettera sin organisation med den ytterligare kompetens för att hantera en tillkommande uppgift som redare också för Gotlandsfärjor.

Positivt med analysen av målkonflikten mellan tillgänglighet och klimat

Trafikanalys uppskattar att klimatanpassning ges stor uppmärksamhet i redovisningen. Gotlandstrafiken är ett område där konflikten mellan klimatmål och tillgänglighet är mycket tydlig. God tillgänglighet kräver hög hastighet under den relativt långa överresan mellan Visby och fastlandet samtidigt som hög hastighet till sjöss kostar energi och koldioxidutsläpp så länge fossila drivmedel används. I redovisningen (sid 59, 61) finns uppgifter som indikerar att en övergång till fossilfri energi, med dagens trafikupplägg, skulle kunna kosta drygt 4 kronor per kg koldioxid.¹ Det är en hög kostnad jämfört exempelvis med koldioxidskatten på bensin och diesel, men inte nödvändigtvis orimligt hög med tanke på att en koldioxidvärdering på 7 kronor per kg används i andra sammanhang inom transportsektorn. Det är för Trafikanalys på intet sätt självklart att balansen mellan tillgänglighet och klimatanpassning i framtiden, med högre pris och möjlig knapphet på energi, bör resultera i samma trafikupplägg som vi idag har. Det är därför viktigt att klimatfrågan sätts i fokus för framtida teknikval såväl som vid beslut om trafikering.

I detta ärende har Mattias Viklund beslutat efter föredragning av kvalificerade utredaren Björn Olsson från avdelningen för styrmedels- och omvärldsanalys (STOA). Avdelningschef Gunnar Eriksson har också medverkat i beredningen.

Mattias Viklund
Generaldirektör

¹ 750 miljoner kronor dividerat med 180 000 ton CO₂e = 4,16 kr / kg CO₂e