

Infrastrukturdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och
planering

Stockholm 2022-01-10

Ref I2021/02391

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

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen för transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna. I våra sju förbund finns drygt 9 300 medlemsföretag med tillsammans över 200 000 anställda. Det gör oss till den främsta samlingsplatsen för transportbranschen i Sverige.

Bland våra sju förbund finns Sveriges Hamnar och Sjöfartens Arbetsgivareförbund som också står på remisslistan. Vi svarar dock i Transportföretagens namn.

1. Staten ska fokusera på vad den är bra på

Staten ska ägna sig åt att fokusera på vad den är bra på. Det är inte att ägna sig åt passagerarsjöfart. Trafikverket konstaterar det själv på sidan 32 i rapporten: ”riskerna är betydande eftersom staten saknar erfarenhet och kunskap om att bygga upp, äga och förvalta ett passagerarfartygsrederi, vilket är mer komplext än dagens statliga verksamhet”. Vi kunde inte uttryckt det bättre själv och Trafikverket återkommer på flera ställen i rapporten till riskerna, inte minst alla upphandlingar som skulle krävas och risken för överprövningar och därmed kostnadsfördyringar. Trafikverket konstaterar dessutom själva att det är osäkert om det är förenligt med cabotageförordningen. Om syftet är att minska kostnaderna för Gotlandstrafiken är risken stor att konsekvensen blir den rakt motsatta med modell 2.

Dessutom, konkurrens är en viktig princip för att säkerställa samhällsekonomisk effektivitet. Om antalet anbud har varit för få borde slutsatsen vara att utveckla formerna för att säkerställa en god konkurrens vid upphandlingar istället för att staten ska driva i egen regi. Det handlar om att hushålla med skattebetalarnas pengar.

Transportföretagen anser att Trafikverket har haft ett för snävt uppdrag alternativt att rapportförfattarna har tolkat sitt uppdrag för snävt. Fokuset borde ligga på att utveckla formerna för upphandlingen för att stimulera ökad konkurrens. Vi delar helt och fullt branschorganisationen Svensk Sjöfarts uppfattning att det krävs ett ordentligt underlag med en fullständig analys av och bedömning av marknaden samt förslag på åtgärder, inklusive hur



upphandlingen kan delas upp och utformas, för att säkerställa att de fördelar en konkurrensupphandling ger kan tas till vara.

2. Transporter, mobilitet och rörlighet är en förutsättning för hållbar utveckling

Transporter, rörlighet och mobilitet är en förutsättning för ett fungerande samhälle. Transporterna har ökat i decennier och prognoserna pekar på fortsatta ökningar, av både person- och godstransporter, till 2040. Drivkrafter är bl a befolkningstillväxt och ökade realinkomster. Transporter, mobilitet och rörlighet är en förutsättning för tillväxt och välfärd.

Det gäller för nationen Sverige och det gäller för ön Gotland. Gotland har genomgått en mycket positiv utveckling under senare decennier. Under 2020 passerade Gotland för första gången 60 000 invånare och är en av få landsbygdsregioner i landet som har ett positivt flyttnetto, och så har det sett ut i över 15 år. Enligt SCB:s senaste prognos (maj 2020) beräknas Gotland år 2030 ha nära 65 000 invånare och år 2040 cirka 67 700 invånare. Sedan 80-talet, när omkring 900 000 resor per år gjordes med färjorna, har antalet resor fördubblats till dagens omkring 1,8 miljoner resor per år. Hotellkapaciteten på ön har i det närmaste fördubblats de senaste 15 åren.

Den här positiva utvecklingen hade inte varit möjlig utan en god tillgänglighet. Att då, såsom rapporten gör, diskutera modeller som innebär avsevärda försämringar för tillgängligheten, samtidigt som rapporten själv konstaterar att det är viktigt för staten att människor ska kunna leva och utvecklas på Gotland är bakvänt.

Vi delar inte rapportens dystra analys att servicegrad, fossilfrihet och lägre kostnader för staten inte går att förena, att man alltid måste göra avkall på något av dem för att uppnå två. Biodrivmedel är dyrare men rapporten tar exempelvis inte med i beräkningarna vad ett införlivande av sjöfarten i EU ETS kan betyda för prisförhållandet mellan fossila och icke-fossila drivmedel. Dessutom är det inte nästa upphandlingsomgång 2027 rapporten utgår ifrån utan ett statligt tonnage med upphandlad drift skulle först hinna bli klart till upphandlingen därefter. Den långa tidshorisonten gör nästan alla spekulationer och bedömningar om prisutveckling etc ointressanta.

Sammantaget förordar Transportföretagen, vilket torde ha framgått, att trafiken fortsatt ska upphandlas, både vad avser drift och tonnage. En modell där staten skulle bygga RoPax fartyg skulle innehålla nästan oöverskådliga risker.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Tina Thorsell