

Infrastrukturdepartementet
Enheten för utveckling och styrning inom
transportområdet
Att: Jeanette Jarmlinger
103 33 Stockholm
i.registrator@regeringskansliet.se

Kopia:

helene.lassi@regeringskansliet.se

Remissyttrande

Diarienummer: I2019/01356/US

Stockholm 2019-06-17

Remiss avseende ändring av förordningen med instruktion för Trafikverket

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten. Årligen reser ca 30 miljoner passagerare till och från Sverige med den reguljära färjetrafiken.

Med anledning av den remitterade förändringen av förordningen med instruktion för Trafikverket vill Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) inkomma med synpunkter då förslaget tangerar såväl myndighetssamverkan som den större frågan om ansvarsfördelning mellan myndigheter vad avser utbyggnad och underhåll av infrastruktur och farleder.

Svensk Sjöfart har tagit del av såväl Trafikverkets och Sjöfartsverkets gemensamma hemställan, som Infrastrukturdepartementets förslag till ändring av instruktionen för Trafikverket.

Enligt Sjöfartsverkets och Trafikverkets gemensamma framställan syftar den föreslagna ändringen, i nämnda förordning, till att myndigheterna på ett bättre sätt ska kunna utnyttja befintliga resurser inom staten och inte bygga upp motsvarande resurser på mer än ett ställe. Svensk Sjöfart stödjer den övergripande inriktningen i förslaget, dvs att statens verksamhet ska organiseras på ett effektivt sätt och att statens samlade resurser utnyttjas så effektivt som möjligt. Svensk Sjöfart tillstyrker därför den föreslagna ändringen, men anser samtidigt att det bör övervägas om den föreslagna modellen verkligen leder till den mest effektiva lösningen. Av myndigheternas förslag framgår exempelvis att Sjöfartsverket förstärker sin organisation för hanteringen av mindre komplexa projekt. Svensk Sjöfart anser i denna del att det finns skäl att överväga om en sådan placering är den mest ekonomiskt

effektiva för staten. Detta då ett antal mindre komplexa projekt sannolik bör kunna inordnas i befintlig organisation hos Trafikverket, utan behov av ytterligare resurser. En annan lösning vore att Sjöfartsverket kan erhålla stöd av Trafikverket eller att resurserna kan samutnyttjas genom statlig myndighetssamverkan.

Den ändring som regeringen nu föreslår aktualiserar dessutom en betydligt större och mer principiell fråga kring hur den statliga verksamheten är organiserad inom området. Svensk Sjöfart menar att det finns skäl att säkerställa att den mest ekonomiskt rationella lösningen väljs. Exempelvis kan det övervägas om den föreslagna samrådslösningen, eller som det benämns i förslaget efter överenskommelse, mellan myndigheterna är den mest ändamålsenliga eller om det vore mer ändamålsenligt att samla resurserna. För att säkerställa att den mest ekonomiskt effektiva och rationella organisationen etableras bör i alla fall frågan övervägas. Detta inte minst mot bakgrund av de omfattande svenska investeringsbehoven i infrastruktur är enormt viktigt att varje krona används så effektivt som möjligt. Ytterligare ett skäl till att överväga frågan är Sjöfartsverkets ansträngda ekonomiska situation, där verket bl.a. i sin anslagsframställan för 2020–2022 påpekat behovet av ett substantiellt ekonomiska tillskott för att klara den ekonomiska situationen på lång sikt. Inte minst behovet av att tillföra verket drygt 200 miljoner kronor per år att täcka kostnader som tidigare finansierade med anslag och som idag finansieras över avgifter, visar på behovet av att säkerställa en balans mellan och användning av avgifts- respektive anslagsmedel.

På en mer teknisk nivå noterar Svensk Sjöfart att den föreslagna skrivningen i Trafikverkets instruktion innebär att ett nytt begrepp introduceras genom ”den maritima infrastrukturen”. Begreppet har inte någon direkt motsvarighet i förordningen med instruktion för Sjöfartsverket, där det i 2§ punkten 2 anges att Sjöfartsverkets huvuduppgift är att ”i egenskap av infrastrukturhållare för farleder svara för farledshållning och vid behov inrätta nya farleder”. Huruvida avsikten är att utöver farledshållning och inrättande av nya farleder också inkludera andra delar kopplat till ”maritim infrastruktur” är för föreningen oklart. Enligt föreningens mening finns det förvisso starka skäl som talar för att ett bredare perspektiv på infrastrukturen till havs behöver anläggas, inte minst för att möta ”morgondagens” krav. I detta perspektiv vore det rimligt och kanske till och med nödvändigt att tydligt inkludera exempelvis digital information/kommunikation och VTS:er som en del av den maritima infrastrukturen utöver själva farlederna. I mångt och mycket sker detta dessutom redan i den praktiska hanteringen från myndigheternas sida. Om önskemålet är en bredare syn på infrastrukturen bör dock en ändring även ske i Sjöfartsverkets instruktion för att säkerställa en likformighet i uppdraget till de berörda myndigheterna inom området. Det senare inte minst för att säkerställa goda förutsättningarna för en fungerande samverkan mellan berörda myndigheter.

Stockholm som ovan

Föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson