

**Näringsdepartementet**

Avdelningen för bostäder och transporter  
Enheten för transporter och samhälle  
103 33 Stockholm

Departementssekreterare Kajsa Lindström

[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)  
[elvira.shakirova@regeringskansliet.se](mailto:elvira.shakirova@regeringskansliet.se)  
[kajsa.lindstrom@regeringskansliet.se](mailto:kajsa.lindstrom@regeringskansliet.se)

# Remissyttrande

Er beteckning: Näringsdepartementet N2017/01927/TS

Göteborg 2017-06-15

## Trafikanalys rapport 2017:1 Ny målstyrning för transportpolitiken

*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. Det svenska sjöfartsklustret sysselsätter mer än 100 000 personer och är därmed en samhällsekonomiskt mycket betydelsefull näring i sig själv.*

Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) är tacksamma över att ha beretts möjlighet att ta del av och inkomma med synpunkter på rubricerad remiss. FSS är mycket positiva till uppdraget som förhoppningsvis är ett första steg till en mer fullständig genomlysning av transportpolitiken. Grunden i Trafikanalys (Trafa) förslag är bra, även om vi tror att det behöver förfinas och förtydligas ytterligare innan det tas i bruk.

### Från precisering till prioritering

Trafa föreslår att begreppet preciseringar utgår från transportpolitiken. Anledningen är att de 16 preciseringar som gäller har bedömts ha liten inverkan på den transportpolitiska måluppfyllelsen. FSS delar denna uppfattning. Istället vill Trafa att regeringen årligen redovisar tre transportpolitiska prioriteringar. Dessa ska stödja regeringens övergripande prioriteringar och riksdagens transportpolitiska mål. Med utgångspunkt från nuvarande övergripande prioriteringar skulle de transportpolitiska prioriteringarna, enligt rapporten, kunna vara:

- Tillgänglighet för ökad tillväxt, sysselsättning, och bostadsförsörjning
- Ett klimatneutralt transportsystem
- Ett hälsofrämjande och säkert transportsystem

FSS instämmer i mycket av det Trafikanalys skriver – inte minst avseende vikten av att undvika detaljstyrning. FSS är positiva till att frångå preciseringarna och istället arbeta med betydligt färre områden (prioriteringar). Det är emellertid viktigt att säkerställa att förändringen får praktiskt genomslag och inte bara innebär ett byte av en term mot en annan.

FSS vill understryka att transportpolitik och målstyrning inom densamma är ett långsiktigt och enträget arbete. Detta är förstås Trafika fullständigt medvetna om men det tål att strykas under i samband med att man diskuterar utifrån årliga prioriteringar. FSS är mycket tveksamma till att arbeta med prioriteringar på årsbasis. Det riskerar att leda till att man missar kontinuiteten som är nödvändig för transportsektorn och transportpolitiken. Visserligen finns det inget som hindrar att det är samma prioriteringar flera år i sträck men vi tror att det, beroende på prioriteringens omfattning, vore klokt att låta dem gälla under en längre period. Det kan exempelvis konstateras att föreslagna prioriteringar är så omfattande att det vore märkligt att bara låta dem gälla ett år. FSS förordar därför ett system med fyra prioriteringar i ett rullande schema där man byter ut en prioritering per år. Det skulle ge såväl stabilitet som förnyelse och kunna lappa väl över mandatperioderna. Det kan då bli en hälsosam mix mellan ärvda och egna prioriteringar. Ett system med fyra prioriteringar kan kopplas till antingen transportsystemet och/eller de fyra trafikslagen.

### **Indikatorer**

FSS menar att prioriteringarnas roll i förhållande till de transportpolitiska målen och indikatorerna bör förtydligas. Föreslagna indikatorer är till största delen trafikslagsövergripande. Detta är bra men det är också viktigt att säkerställa att de är trafikslagsövergripande i praktiken. Av erfarenhet vet vi att det är lätt att det är stort fokus på landtransporter och att luft- och sjöfart glöms bort i sammanhanget - trots att sjöfarten i mångt och mycket är en nyckel till minskad trängsel, minskade utsläpp och förbättrad trafiksäkerhet på systemnivå.

FSS tolkar figur 2.1 som att indikatorerna dels är direkt kopplade mot de transportpolitiska målen men också som att de är indirekt kopplade till målen via prioriteringarna. Indikatorerna skulle behöva jobbas igenom mer och stämmas av med branschföreträdare för att säkerställa att de får såväl hög validitet som reliabilitet.

FSS konstaterar att oavsett partitillhörighet så är en överflyttning från vägsystemet till järnväg och sjöfart högt på agendan. En sådan överflyttning har också god verkan på målen inom såväl miljö/klimat, trafiksäkerhet som tillgänglighet. Det finns också nationella och internationella (EU) mål om sådan överflyttning. FSS förordar starkt att ett sådant mått tas med som en indikator.

### **De transportpolitiska verktygens förutsättningar**

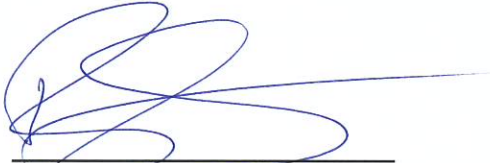
FSS menar att det är av största vikt att ett av transportpolitikens främsta verktyg, myndigheterna som verkar inom området, ges förutsättningar och krav på sig om att verka för att säkerställa en hög måluppfyllelse inom transport- men också det näringspolitiska området. Dessa hänger mycket nära samman. Målstyrningen och strategin för att nå målet måste utgå från de tre hållbarhetsdimensionerna för samhället i stort och sträva mot ett effektivare användande av transportapparaten till nytta för näringslivet, invånarna och utvecklandet av det hållbara samhället. Att stimulera hållbar utveckling, innovation och hög resurseffektivitet är avgörande i sammanhanget.

FSS menar därför att förutsättningar för infrastrukturmyndigheterna Trafikverket, LFV och Sjöfartsverkets bör jämföras. I dagsläget är det bara Sjöfartsverket som ges möjligheten att på egen hand anpassa plånboken till de kostnader man har. Sätter man sin lön utifrån de kostnader man har

är det naturligt att kostnadseffektiviteten kan bli lidande. Alternativ som bör utredas är a) införliva LFV och Sjöfartsverket i Trafikverket b) likställ LFV och Sjöfartsverket så att man inte beslutar om avgifterna för näringen.

Göteborg den 15 juni 2017

Föreningen Svensk Sjöfart



Rikard Engström  
*vVD och Näringspolitisk chef*