



Datum
2007-12-21

Vår beteckning
0114-07-03175

Ert datum

Er beteckning
Fi 2006/2348

Finansdepartementet

103 33 Stockholm

Remissyttrande över SOU 2007:72 kommunal kompetens i utveckling

Kommunala kompetensutredningen tillsattes med syfte att anpassa den kommunala kompetensen på ett antal områden till samhällsutvecklingen.

Utredningen konstaterar att infrastruktur och kommunikationer har stor betydelse ur ett kommunalt perspektiv. I avsnittet om finansiering av infrastruktur noteras att EU kan medverka till finansiering av bland annat hamnar och sjömotorvägar ingående i det transeuropeiska transportnätverket (TEN).

Såvitt utredningen erfarit förekommer inte någon kommunal finansiering av vad som kan betecknas som enbart statlig verksamhet inom sjöfartsområdet. Med hänsyn härtill och då nuvarande principer avseende kostnadsfördelningen för de allmänna farlederna hanterats av Hamnstrategiutredningen har Kommunala kompetensutredningen inte funnit skäl att närmare utreda frågan.

Nedanstående exempel på områden ingående i det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) som Sjöfartsverket engagerat sig i kan ha betydelse för den kommunala utvecklingen.

EU-kommissionen har årliga utlysningar (non-MIP) för infrastrukturprojekt inom TEN-T. Bra hamnprojekt har möjlighet att få del av EU-bidraget, som maximalt kan uppgå till 10 % för investeringar och 50 % för studier. Prioriterade områden för hamnprojekt är säkra och effektiva anslutningar till hamnarna från land- och sjösidan samt projekt för att effektivisera informationsflödet genom hamnar.

Ett antal svenska hamnprojekt har hittills fått eller får del av dessa EU-bidrag. Sjöfartsverket har deltagit i beredningen till Näringsdepartementet av dessa projekt.

Datum
2007-12-21

Vår beteckning
0114-07-03175

Sjömotorvägskonceptet inom TEN-T syftar till att stärka sammanhållningen och perifera regioners tillgänglighet inom EU, samt till att minska trycket på unionens vägnät. En strategi för att uppnå dessa mål är att koncentrera godsflöden och skapa uthålliga och frekventa sjötransporter mellan EU-länderna och med omvärlden. Konceptet ska effektivisera sjötransporterna genom utveckling av infrastruktur i form av exempelvis isbrytning, trafikinformationssystem, hamninfrastruktur och anslutningar till hamnar från både land och sjösidan.

Arbetet med att utveckla sjömotorvägskonceptet i Östersjön bedrivs inom många olika områden.

Som en första konkret åtgärd lämnade östersjöländerna i juni 2005 in en gemensam ansökan till EU-kommissionen om medfinansiering ur EU:s TEN-T budget för ett projekt som innefattar initiala studier och aktiviteter med syfte att utveckla sjömotorvägskonceptet i Östersjön.

Projektet innehåller fyra delar:

1. Studie om godsflöden och infrastruktur i Östersjöregionen som ska innehålla såväl en beskrivning av nuvarande godsflöden och sjötransporter som prognoser om framtida godsflöden och behov av transporter i olika transportkorridorer.
2. Uppbyggnad av en gemensam hemsida om isbrytning i Östersjön samt ett elektroniskt utbildningsmaterial för sjöfarten om vintersjöfart och de speciella förhållanden som råder i Östersjön vintertid.
3. Studie om kvalitetssäkringen av det prioriterade farledssystemet i Östersjön avseende metoder att snabba upp insamling och efterbearbetning av sjögeografisk information.
4. Studie om utveckling av hamnhubfunktion för transocean trafik för östersjöregionen, en s.k. North Sea Baltic Hub.

Projektet har en total budget på drygt 3,5 miljoner euro och har pågått under 2005-2007. Sverige har genom Sjöfartsverket koordinerat projektet, i nära samarbete med finska Sjöfartsverket.

Under våren 2006 skickades en gemensam ansökan från en rad Östersjöländer, däribland Sverige, in till EU-kommissionen för EU-finansiering av ett studieprojekt för utvecklingen av "Information Motorways of the Baltic Sea".

Sjöfartsverket har från svensk sida arbetat för en gemensam projektutlysning för sjömotorvägsprojekt i Östersjön för att möjliggöra EU-finansiering till hamnrelaterade infrastrukturprojekt. Som ett resultat av

Datum
2007-12-21

Vår beteckning
0114-07-03175

arbetet offentliggjordes under hösten en gemensam projektutlysning för hela Östersjöområdet som var öppen fram till den 8 januari 2007. Av totalt nio inkomna projektförslag återstår fem projekt som kommer att arbetas vidare med. Fyra av dessa har svensk medverkan och bygger vidare på det samarbete som varit och tidigare medfinansierats av EU:s Interregprogram.

Sjöfartsverkets synpunkter på Hamnstrategiutredningen framgår av verkets yttrande över betänkandet (SOU 2007:58) Hamnstrategi – strategiska hamnader i det svenska transportsystemet (se bifogade kopia på yttrandet till Näringsdepartementet)

I handläggningen av detta ärende som har avgjorts av generaldirektören Jan-Olof Selén, har deltagit chefen för Sjöfart och Samhälle Maria Gelin, tillförordnade chefen för Transportpolitiska enheten Magnus Sundström samt samhällsplaneraren Björn-Åke Zetterberg, den sistnämnde föredragande.



Jan-Olof Selén



Björn-Åke Zetterberg

Bilaga:

Sjöfartsverkets yttrande till Näringsdepartementet över betänkandet (SOU 2007:58) Hamnstrategi – strategiska hamnader i det svenska transportsystemet

Sändlista:

Näringsdepartementet (2 exemplat samt via e-post till registrator@finance.ministry.se)
Styrelsen
Verksledningen
B-Å Zetterberg, SoS



Datum
2007-12-03

Vår beteckning
0405-07-03046

Ert datum

Er beteckning
N2007/8045/IR

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Yttrande över betänkandet (SOU 2007:58) Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska transportsystemet

Sammanfattning

Sjöfartsverket ställer sig bakom de principer som utredningen redovisar och anser att förslaget till strategiska hamnar är balanserat och väl avvägt. När det gäller frågan om statens ansvar för de allmänna farleder behöver vissa preciseringar göras i det förslag som redovisas.

Allmänt

Utredningens huvuduppgift har varit att identifiera hamnar av särskild betydelse för det svenska godstransportsystemet och föreslå vilka hamnar som ska ges prioritet när det gäller statligt finansierad infrastruktur. Utredningen har också haft till uppgift att se över kostnadsfördelningen mellan stat och hamn när det gäller de allmänna farlederna.

Enligt Sjöfartsverkets bedömning har utredningen genomfört ett gediget arbete och tagit fram ett värdefullt material som belyser hamnarnas viktiga roll i transportsystemet. Utredningen har genomfört ett omfattande samrådsförfarande med näringsliv, regioner och hamnar för att så långt möjligt förankra sina förslag.

I allt väsentligt ställer sig Sjöfartsverket bakom utredningens förslag och vill understryka att själva syftet med utredningen är att skapa förutsättningar för en tydligare prioritering av de statliga infrastruktursatsningarna till de viktigaste stråken och noderna för att därmed möjliggöra en fullgod transportinfrastruktur i dessa lägen.

Datum
2007-12-03

Vår beteckning
0405-07-03046

Sjöfartsverket kommenterar i det följande förslaget till strategiska hamnar och tar särskilt upp behovet av vissa förtydliganden kring farledsansvaret och de åtaganden som enligt förslagen läggs på Sjöfartsverket.

De strategiska hamnarna

Urvalet av de tio hamnar som föreslås som strategiska är enligt Sjöfartsverket väl balanserat med hänsyn till hela landets behov. De allra flesta hamnar som tagits med i urvalet ter sig mer eller mindre självklara och har goda infrastrukturförutsättningar från både land- och sjösidan. Bland de kuststräckor som redovisas förefaller valet av strategiska hamnar för Västsverige, Sydsverige och Norrland i stort sett problemfritt. Det från hamnsynpunkt mest komplicerade området är, som också framgår av utredningen, östra Sverige där Kapellskär och Norrköping föreslås som strategiska.

Ett dilemma i all infrastrukturplanering är att förena en önskvärd flexibilitet och handlingsfrihet med de långsiktiga och strukturella effekter som infrastrukturen för med sig när den väl är på plats. Enligt Sjöfartsverkets bedömning måste flexibilitetskravet i viss mån underordnas behovet av en tydlig inriktning för infrastrukturens utbyggnad. Utredningen behandlar också detta dilemma och menar att den omprövning av strategiska hamnar som regelbundet bör ske är ett sätt att så långt möjligt ta hänsyn till behovet av öppenhet för den framtida utvecklingen. Sjöfartsverket ser det som naturligt att en sådan omprövning av de strategiska hamnarna sker i anslutning till de revideringar av inriktningsplaneringen för transportinfrastrukturen som regelmässigt sker.

Infrastrukturen runt hamnarna

Tanken bakom utpekandet av de strategiska hamnarna är att de ska ges högre prioritet när det gäller anslutande infrastruktur både från land- och sjösidan så att dessa hamnars funktion som viktiga och effektiva transportnoder säkerställs. Trafikverken har också till utredningen redovisat de behov av förbättringar som föreligger och det är nu viktigt att dessa planer följs upp.

Sjöfartsverket har tidigare genomfört väsentliga förbättringar av farlederna till Göteborgs hamn och en utvidgning av oljehamnsrännan till Malmö hamn. Närmast i planeringen ligger ett farledsprojekt i Bråviken för inseglingen till Norrköpings hamn. En förstudie pågår också för att förbättra farleden genom Holmuddsrännan till Gävle hamn. Samtliga dessa projekt berör hamnar som är föreslagna som strategiska.

Verket vill i sammanhanget peka på de stora resurser som krävs för att hålla de båda kanalerna, Trollhättan och Södertälje, i godtagbart skick även om de

Datum
2007-12-03

Vår beteckning
0405-07-03046

inte berör några förslagna strategiska hamnar. Med nuvarande finansiella förutsättningar begränsar dessa åtaganden möjligheterna att göra insatser i från transportpolitisk synpunkt angelägnare projekt.

Det statliga farledsansvaret

Sjöfartsverket svarar för de farleder som är statens ansvar. Normalt sträcker sig detta ansvar fram till gränsen för hamnområdet när det gäller allmänna hamnar. För s.k. industrihamnar finns som regel inget hamnområde fastställt. Som framgår av utredningen varierar emellertid ansvarsfördelningen i många fall och någon helt klarlagd och entydig gräns mellan statens ansvar och hamnens finns alltså inte.

Några av förslagen i utredningen för att stärka de föreslagna allmänna hamnarna berör Sjöfartsverket. Utredningen föreslår som princip att det i Sjöfartsverkets instruktion ska anges att verket svarar för de allmänna farlederna fram till hamnområdet och att det inom hamnområdet ska vara hamnens ansvar. För de strategiska hamnarna föreslår utredningen att staten ska svara för farlederna ändra fram till kajkanten.

Sjöfartsverket kan dela utredningens allmänna syn i dessa delar men anser att ansvarsfrågan behöver ytterligare analyseras och preciseras.

De idag fastställda hamnområdena för de allmänna hamnarna utgör de områden inom vilka resp. hamn har ansvaret. Utanför detta område har staten eller kommunen normalt ansvar för den anknytande infrastrukturen både från land- och sjösidan. Som framhålls i utredningen kan undantag från denna huvudregel förekomma, men utredningens förslag är att hamnområdesgränsen i normalfallet också ska utgöra gränsen mellan hamnens och statens ansvar för farledsverksamheten. Sjöfartsverket är tveksamt till om det finns anledning att bryta denna princip för de föreslagna strategiska hamnarna. Sjöfartsverket menar också att det kan finnas anledning att diskutera hur omfattande det statliga ansvaret för farledsväsendet bör vara med hänvisning till att statens ansvar för transportinfrastrukturen allmänt sett är inriktat på de viktigaste internationella och nationella förbindelserna. Sjöfartsverket återkommer nedan till frågan om ansvaret för fritidsbåtsleder.

Av utredningen framgår det inte klart vilka hamndelar inom en strategisk hamn som enligt förslaget ska omfattas av ett utvidgat statligt farledsansvar. Det kan knappast vara utredningens mening att alla, även mindre, hamnavsnitt ska omfattas. I t.ex. Göteborgs fall kan det vara rimligt att farlederna till ytterhamnarna, Torshamnen, Skandiahamnen och Älvsborgshamnen, ingår medan lederna till övriga inre hamnar fortfarande bör vara hamnens ansvar. Vidare bör statens ansvar av bl.a. skadeståndsskäl inte gå ända in till kajkanten utan stanna vid ett angivet avstånd utanför, t.ex. 200 meter. Kajerna och vattenområdet alldeles utanför kajerna är så intimt

Datum
2007-12-03

Vår beteckning
0405-07-03046

sammankopplade och beroende av varandra att skilda ansvarsförhållanden inte bör råda.

Som Sjöfartsverket tolkar förslaget innebär farledshållning i detta fall drift och underhåll av säkerhetsanordningar samt vid behov underhållsmuddring. Däremot ingår inte muddring för ny kapacitet eller isbrytning.

Andra tveksamheter kring förslaget kan anföras. Det kan inte uteslutas att det står i strid med EU:s statstödsregler att på detta sätt gynna ett visst antal hamnar i förhållande till andra genom att staten gör åtaganden inom själva hamnområdet. Det bör också noteras att dagens avgiftssystem bygger på att trafiken på alla svenska hamnar betalar enhetliga farledsavgifter.

Sjöfartsverket anser därför att utredningens förslag om en gräns för statens åtaganden vid hamnområdet bör tillstyrkas och att detta bör gälla lika för alla allmänna hamnar. Vid ett eventuellt beslut enligt utredningens förslag att staten ska ta ett visst ansvar för farlederna även inom hamnområdet för de strategiska hamnarna bör verket ges i uppdrag att tillsammans med aktuella hamnar komma överens om de närmare detaljerna och avgränsningarna mellan Sjöfartsverket och resp. hamn och avtal upprättas om dessa förhållanden.

När det gäller farlederna till de s.k. industrihamnarna, utan fastlagt hamnområde, för vilka industrin själv enligt utredningen ska ta ett ökat ansvar behöver också preciseringar göras. En punkt, t.ex. en angoringsfyr eller boj, vid vilken en genomgående farled viker av till industrihamnen behöver fastställas. Det är lämpligt att Sjöfartsverket efter beslut om inriktningen får i uppdrag att tillsammans med resp. industri träffa avtal om ansvarsfördelningen.

I samband med frågan om ansvaret för allmänna farleder vill Sjöfartsverket även ta upp frågan om ansvaret för s.k. klass IV-farleder, d.v.s. fritidsbåtsleder. I linje med att statens ansvar för infrastruktur bör inriktas på de internationellt och nationellt viktiga trafikstråken även vad gäller farlederna bör ansvaret för rena fritidsbåtsleder övergå från staten till annan farledshållare. En uttalad inriktning om detta bör fastställas som utgångspunkt för ett fortsatt agerande från Sjöfartsverkets sida.

Förslaget att Sjöfartsverket ska tillhandahålla en ökad lotsningsservice till de strategiska hamnarna ligger väl i linje med att differentiera både lotsningsservicen och lotsavgifterna med hänsyn till hamnarnas och även trafikens betydelse. Sjöfartsverket vill här erinra om den särskilde lotsutredarens uppdrag som kommer att redovisas senare i år.

Utredningen har uppskattat merkostnaderna för Sjöfartsverket för det utökade farledsansvaret och den högre lotsningsservicen till ca 30 mkr per

Datum
2007-12-03

Vår beteckning
0405-07-03046

år. Med de ekonomiska förutsättningar som gäller för Sjöfartsverket får dessa tillkommande kostnader efter ett eventuellt beslut räknas in i avgiftsunderlaget för farleds- och lotsavgifterna.

I handläggningen av detta ärende, som beslutats av generaldirektören Jan-Olof Selén, har deltagit avdelningschefen för Sjöfart och Samhälle Maria Gelin, chefen för Infrastrukturenheten Tage Edvardsson och rådgivaren Lars Vieweg, den sistnämnde föredragande.



Jan-Olof Selén



Lars Vieweg