



Till
Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
kopia till
i.nationellplan@regeringskansliet.se

Dnr I2020/02739

Skärgårdarnas Riksförbund, SRF, organiserar den fastboende befolkningen runt hela kusten från Luleå i norr till Koster i väster samt på öarna i de stora insjöarna. SRF arbetar med förutsättningarna för boende, arbete och service året runt i landets skärgårdar.

**Remissvar från Skärgårdarnas Riksförbund till Infrastrukturdepartementet på;
Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för
perioden 2022—2033 och 2022—2037, rapport 2020:186. (I2020/01827/TP)**

Inledning

Sveriges kust är lång, den motsvarar mer än ett varv runt jorden vid ekvatorn. Vi har också enligt vissa statistiska källor flest öar i Världen. Huruvida det stämmer eller inte, ligger vi i alla fall på andraplats i Europa vad gäller antalet helårsbebodda öar utan fast landförbindelse (Finland har flest). Vi har därför en utvecklad infrastruktur med allmänna och enskilda vägfärjor och en förhållandevis bra kollektivtrafik i storstadsnära skärgårdsområden. Förutsättningarna för de övriga regioner som har att tillgodose sina kust och öbor med transportinfrastruktur på helårsbasis är i många fall ansträngd.

I Fördraget om Europeiska Unionens Funktionssätt (EUF fördraget) artikel 175 står det; ”Medlemsstaterna ska bedriva och samordna sin ekonomiska politik i syfte att uppnå de mål som anges i artikel 174¹”.

Att Sverige satsar cirka en sjättedel av sitt BNP på miljövänlig och långsiktigt hållbar infrastruktur är hedervärt, men den är för storstadsinriktad.

¹ EUF artikel 174: För att främja en harmonisk utveckling inom hela unionen ska denna utveckla och fullfölja sin verksamhet för att stärka sin ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållning.

Unionen ska särskilt sträva efter att minska skillnaderna mellan de olika regionernas utvecklingsnivåer och eftersläpningen i de minst gynnade regionerna.

Bland de berörda regionerna ska särskild hänsyn tas till dels landsbygdsområden, områden som påverkas av strukturomvandlingar och regioner med allvarliga och permanenta, naturbetingade eller demografiska nackdelar, såsom de nordligaste regionerna med mycket låg befolkningstäthet, öregioner, gränsregioner och bergsregioner.



Allmän väg

I Sveriges finns 392 öar, utan annan fast förbindelse, med en sammanlagd mantalsskriven befolkning på ca. 32 000, varav ungefär hälften har tillgång till allmän vägfärja.

De flesta och/eller största allmänna färjeleder i Sverige trafikerar inte öar utan annan fast landförbindelse, utan trafikerar vikar, fjordar åmynningar, älvar och öar med annan fast förbindelse.

Kollektivtrafik

En färja jämföras oftast med tåg och buss och klassas därför oftast som färdmedel. Tåg och buss framförs alltid på infrastruktur som räls och väg, medan en färja alltid är både infrastruktur och färdmedel och dessutom inte kan begränsas till enbart personbefordran. (Undantag är tex. Djurgårdsfärjan i Stockholm och färjorna över Göta älv i Göteborg).

Angående Trafikverkets inriktningsunderlag.

2.3.4. Tillgänglighet i hela landet och tillgänglighet för alla.

Även om merparten av de inrikes utsläppen av CO₂ kommer från vägtrafiken är öbors CO₂ avtryck per invånare bland de högsta och det beror i huvudsak på sjöfartens utsläpp. Till största delen är det från färjor, men den egna småbåtstrafiken som delvis utförs på grund av brist på kollektivtrafik har inverkan.

I inriktningsunderlagets textmassa nämns detta knappast. Vi antar att det beror på att den insulära kommunikationsinfrastrukturen anses vara ett lokalt eller regionalt problem. Den förhärskande praxisen tyder på det. På de ställen man idag har nationellt väghållaransvar för kommunikationerna till öarna, försöker man lägga över ansvaret på de lokala och regionala myndigheterna.

Skall en miljömässigt hållbar utveckling av transporterna i Sveriges inre vatten existera måste de nationella myndigheternas ansvar för detta utökas, inte minskas.

2.3.5. Hantera en snabb teknikutveckling.

Trots att den digitala kommunikationsinfrastrukturen har svårt att nå ut till öarna, sker det trots allt en viss fiberutbyggnad i ö-världen. Det har varit speciellt tydligt under den sista tiden att en ökad digitalisering innebär ett ökat vistande på öarna utanför sommarmånaderna. Detta medför också en ökad efterfrågan av varor och tjänster på öarna, vilket i sin tur kräver en utökad transportinfrastruktur.

Digitala lösningar innebär för ö-världen inte ett minskat transportbehov. För kollektivtrafik på vatten gäller EUs cabotageförordning² och omfattar även godsbefordran till öar (ö-cabotage), vilket innebär ett stort ansvar för de Regionala Kollektivtrafik Myndigheterna. Detta har inte i tillräcklig utsträckning beaktats av de nationella lagstiftande organen vid

² EEG 3577/92



införandet av kompletteringen av kollektivtrafiklagen 2012. Det krävs därför ett ökat nationellt ansvar för kollektivtrafikinfrastrukturen på vatten.

Är färjetaxa avgift eller skatt?

Praxis för färjor som staten har väghållningen för är att de är gratis, även om de inte trafikerar ö utan annan fast anslutning. Det finns exempel på rapporter³ och utredningar⁴ som anser att taxeuttag på färja som trafikerar ö utan annan fast anslutning är tvångsavgift och kan, skall eller bör betraktas som skatt.

Då frågan om taxeuttag på färja till ö utan annan fast förbindelse bör betraktas som tvångsavgift och därför skall anses vara skatt, för tillfället ligger hos Högsta Förvaltningsdomstolen (HFD) för beslut om prövningstillstånd.

Måste en nationell transportinfrastrukturplanering som sträcker sig 12 till 16 år framåt ta hänsyn till och vara beredd på utökade kostnader i samband med en Dom.

Nationellt organ för dialog och samråd mellan Regeringen och det civila samhället (NOD).

Vi förslår att Infrastrukturdepartementet och Skärgårdarnas Riksförbund tar initiativ till att tillsammans med NOD skapa en mötesplats eller ett nätverk där de olika organisationer som representerar aktörerna som tillhandahåller transportinfrastruktur och utför transporttjänster till Sveriges öar, för att diskutera de transportpolitiska målen och medlen.

Syftet med NOD är att underlätta samverkan mellan offentliga aktörer och civilsamhället, och tillhandahålla mötesplatser för att främja dialog. NOD spänner över alla sakpolitiska områden och arbetar med att facilitera möten.

NOD ska efter behovsprövning kunna initiera och genomföra dialog och samråd mellan det offentliga och det civila samhället på nationell nivå inom de politikområden som regeringen verkar inom. Representanter för stödstrukturen ska utifrån behov föra samtal med andra relevanta aktörer för dialog mellan det offentliga och det civila samhället.

³ Ekonomistyrningsverkets rapport 2004:17 "Att avgränsa avgifter"

⁴ Delbetänkande SOU 2011:12 "Medfinansiering av transportinfrastruktur" och slutbetänkande SOU 2018:13 "Finansiering av infrastruktur med skatt eller avgift?".

SKÄRGÅRDARNAS RIKSFÖRBUND



Samtalen kan till exempel ske med Sveriges Kommuner och Regioner och andra aktörer som verkar på lokal/regional nivå och syfta till ömsesidigt informationsutbyte, kunskapsuppbyggnad och identifiering av eventuella samverkansbehov.

NOD använder olika metoder för samverkan för att få offentliga aktörer och civilsamhället att mötas. Kring vissa sakfrågor arrangeras till exempel rundabordssamtal och samråd, medan det i andra sammanhang anordnas lärnätverk.

Ett exempel i detta sammanhang kan vara:

Brukare; Skärgårdarnas Riksförbund

Utförare; Trafikverkets färjerederi och Skärgårdsredarna (Samtrafiken).

Huvudmän; Trafikverket och SKR (Samtrafiken).

Tillsynsmyndighet; Transportstyrelsen

Infrastrukturdepartementet och Ekonomistyrningsverket

Detta skulle förhoppningsvis leda till att departementet får ett betydligt bättre underlag till att utforma den transportpolitiska strategin för Sveriges öar.

Jungfruskär och Hven

2021-01-29

Lotten Hjelm

Styrelseordförande

Sten-Åke Persson

Styrelseledamot

SKÄRGÅRDARNAS RIKSFÖRBUND

Borgen 126, 472 95 Varekil

info@skargardarna.se

www.skargardarna.se

SKÄRGÅRDARNAS RIKSFÖRBUND

Remissvar från Skärgårdarnas Riksförbund till Infrastrukturdepartementet på; Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022—2033 och 2022—2037, rapport 2020:186. (I2020/01827/TP)