

Utbildningsdepartementet

[u.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:u.remissvar@regeringskansliet.se)

Infrastrukturdepartementet (kopia)

[i.registrator@regeringskansliet.se](mailto:i.registrator@regeringskansliet.se)

## Sjöfartsverkets remissvar avseende SOU 2021:65 Stärkt fokus på framtidens forskningsinfrastruktur

### Sammanfattning

Sjöfartsverket har tagit del av rubricerad remiss och tillstyrker utredningens förslag att regeringen bör analysera frågan om hur samverkan mellan svenska myndigheter som har forskningsfartyg kan bidra till ökad effektivitet samt att analysen även bör inkludera Sjöfartsverket. Vidare delar Sjöfartsverket utredningens bedömning att anskaffningen av ett nytt polarforskningsfartyg bör betraktas som en samhällsinvestering.

Sjöfartsverket har noterat att utredningens konkreta regel- och organisationsförändringar inte direkt berör Sjöfartsverkets uppdrag. Däremot berörs myndigheten av en del inriktningsförslag och bedömningar som avser polarforskningsfartyg. Mot bakgrund av det och som ett medskick till den föreslagna analysen omnämnd ovan inbegriper Sjöfartsverkets yttrande referenser till rapporter som tar upp möjliga organisationsformer för utökad statlig rederiverksamhet som borgar för ett samhällsekonomiskt effektivt resursutnyttjande av företrädesvis personal.

Om den föreslagna analysen om hur samverkan mellan svenska myndigheter som har forskningsfartyg kan bidra till ökad effektivitet genomförs föreslår Sjöfartsverket att samverkan analyseras utifrån minst två perspektiv. Det första perspektivet bör ha fokus på hur forskningssamverkan kan bedrivas med den svenska *befintliga* fartygsflottan hos Sjöfartsverket och andra myndigheter. Det andra perspektivet bör blicka framåt och beakta den *framtida isbrytande kapaciteten* Sverige kommer få efterhand som Sjöfartsverkets isbrytarflotta omsätts.

### 9.2.3 Nykonstruktion av forskningsisbrytare

Sjöfartsverket noterar att utredningen enligt uppgifter från det europeiska samarbetsprojektet Arctic Research Icebreaker Consortium (ARICE) identifierat att de nyaste forskningsisbrytarna som är någorlunda jämförbara med Oden kostat något mer än Polarforskningssekretariatets uppskattning på 1 500-2 000 miljoner kronor för en ny isbrytare som kan operera i Arktis vintertid *exklusive* forskningsutrustning ombord.

Utöver osäkerhetsfaktorn om forskningsutrustning som tillkommer konstaterar Sjöfartsverket att riskerna kopplade till fartygsbyggnadsprocess<sup>1</sup> och kostnadsvariation är betydande. Anskaffningskostnaden är även behäftad med stor osäkerhet pga. att stålpriset fluktuerar och i dagsläget ökar, vilket kan komma att få stor påverkan på slutpriset.

### 9.4.2 Nykonstruktion av polarforskningsfartyg

*Ett nytt polarforskningsfartyg är inte enbart en fråga om svensk polarforskning*  
Finansiering av en ny polarforskningsisbrytare

Sjöfartsverket delar utredningens bedömning att anskaffningen av ett nytt polarforskningsfartyg bör betraktas som en samhällsinvestering. I det avseendet menar myndigheten att den nuvarande överenskommelsen om samarbete mellan Polarforskningssekretariatet och Sjöfartsverket avseende utnyttjande av isbrytaren Oden som forskningsplattform<sup>2</sup> är ett bra exempel på ett balanserat och effektivt nyttjande av samhällets gemensamma resurser<sup>3</sup>. Enligt Sjöfartsverket optimerar ett sådant samarbete nyttjandet av en svensk isbrytare under både vinter- och sommarsäsong. Det förutsätter dock en ambitionsnivå för svensk polarforskning på motsvarande dagens nivå såsom utredningen bedömer bör övervägas enligt avsnitt 9.4.4 *Ytterligare alternativ/Fortsatt samverkan med Sjöfartsverket*.

Frågan om samhällsinvestering har bäring på utredningens avsnitt 9.3.3 *Finansieringsformernas påverkan på de offentliga finanserna vid nykonstruktion* som det refereras till i avsnitt 9.4.2. Enligt utredningen bör särskilt skillnader i finansieringskostnader, effektivitet och riskfördelning analyseras när den samhällsekonomiska effektiviteten bedöms, vilket Sjöfartsverket ställer sig positiv till.

### 9.4.3 Några kommentarer med avseende på nykonstruktion

*Riksdagen och regeringen bör vara tydlig i sina prioriteringar*

Enligt utredningen bör regeringen överväga att ge en eventuellt ny myndighet, med huvudansvaret för finansiering av forskningsinfrastruktur av särskilt

<sup>1</sup> Inbegripet beläggningsgrad på varv.

<sup>2</sup> Sjöfartsverkets beteckning 19-00114-1

<sup>3</sup> Sjöfartsverket har ansvarat för fartygets drift och Polarforskningssekretariatet för infrastruktur, planering och genomförande.

Datum  
2021-12-16Vår beteckning  
21-04153-8

nationellt intresse, ansvar för ett eventuellt framtida polarforskningsfartyg. *Utan* att ta ställning till förslaget om en eventuellt ny myndighet avråder Sjöfartsverket dock från att ge en eventuellt ny myndighet ansvar för ett eventuellt framtida polarforskningsfartyg. Detta mot bakgrund av komplexiteten med fartygsdrift och redaransvar som Sjöfartsverket belyser nedan samt stordriftsfördelarna som finns med statliga fartyg samlade i ett rederi.

Redaransvar förutsätter kompetens vad gäller skeppsbyggnad, upphandling, fartygsteknik, navigation, kunskap om gällande regelverk, mm. Sjöfartsverkets rederiorganisation säkerställer att fartygen drivs, underhålls och bemannas enligt gällande lagar och förordningar. I en samordnad organisation kan fördelar uppnås genom effektivisering, kvalitetshöjning och merutnyttjande. Med många statliga fartyg samlade i ett rederi skapas underlag för en mer rationell hantering av fartygen avseende teknisk drift, bemanning och i förekommande fall även infrastruktur för forskning<sup>4</sup>.

En samordnad rederiorganisation med ansvar för resurshållning behöver inte nödvändigtvis *styra* det fullständiga resursutnyttjandet men kan med gemensam planering och ett samnyttjande av besättningar medverka till att fartygsflottan nyttjas mer optimalt<sup>5</sup>. Motsvarande gäller även personal på landsidan.

#### *Engagera den privata sektorn*

Som framgår av utredningen är staten en ovan beställare av polarforskningsfartyg och bör överväga att använda och samverka med den privata sektorn i alla skeden av processen i syfte att uppnå välfungerade och effektiva lösningar. Sjöfartsverket önskar här framhäva myndighetens kompetens som beställare, redare och förvaltare av fartyg. Som en följd av det pågående arbetet inför eventuell upphandling av den nya generationens isbrytare som nämns under *Samverkan för effektiv förvaltning av svenska forskningsfartyg* nedan sker i detta nu kompetensutveckling vad gäller anskaffning av isbrytare exklusive forskningsutrustning. Arbetet genomförs i samarbete med det finska designföretaget Aker Arctic Technology som upphandlats för uppdraget. Sjöfartsverkets erfarenhet av att samarbeta med en privat partner är positiv. Sjöfartsverket önskar dock framhålla att det i staten finns kompetens på området och att samverkan med den privata sektorn bör kunna begränsas till områden där staten inte har kompetens såsom design av polarforskningsfartyg.

Med referens till Polarforskningssekretariatets rapport ”Svensk polarforskning efter 2025 och dess koppling till fartygsbaserad infrastruktur<sup>6</sup>” ser även Sjöfartsverket trippel-helixsamarbete som en framkomlig väg att utreda vidare vad gäller att kostnadseffektivt bygga en ny polarforskningsisbrytare.

<sup>4</sup> Sjöfartsverkets rapport *Förslag till organisation avseende statens forsknings- och undersökningsfartyg*<sup>4</sup> (dnr 09-02314-2) som lämnades till regeringen i november 2009.

<sup>5</sup> Sjöfartsverkets rapport *Utredning kring behov och effektivt nyttjande av forsknings- och undersökningsfartyg*<sup>5</sup> (dnr 12-03110-28), som lämnades till regeringen i december 2012.

<sup>6</sup> Polarforskningssekretariatets dnr 2020:99

Datum  
2021-12-16

Vår beteckning  
21-04153-8

### *Engagera andra relevanta statliga aktörer*

Vad gäller utredningens omnämmande av Sveriges lantbruksuniversitets fartyg R/V Svea önskar Sjöfartsverket påtala att det är Sjöfartsverkets rederi som ansvarar för drift och teknik på Svea. Vidare medverkade Sjöfartsverket i arbetet med att ta fram specifikationen för byggnationen av Svea och Sjöfartsverkets rederiinspektörer genomförde även kontroller under byggnationstiden.

### *Samverkan för effektiv förvaltning av svenska forskningsfartyg*

Sjöfartsverket tillstyrker utredningens förslag att regeringen bör analysera frågan om hur samverkan mellan svenska myndigheter som har forskningsfartyg kan bidra till ökad effektivitet samt att analysen även bör inkludera Sjöfartsverket. Mot bakgrund av den erfarenhet och kompetens Sjöfartsverket har rörande kravställning, upphandling, drift och förvaltning av fartyg och isbrytare medverkar Sjöfartsverket gärna och bidrar med den kompetens myndigheten har.

Med referens till betänkandet Maritim samverkan (SOU 2012:48)<sup>7</sup> och Sjöfartsverkets yttrande<sup>8</sup> är myndigheten fortsatt för förbättrad samverkan och samordning av sjöverkande myndigheters infrastruktur och investeringsplaner.

Med bäring på den ovan nämnda komplexiteten vad gäller redaransvar och den föreslagna analysen önskar Sjöfartsverket uppmärksamma Trafikverkets rapport *Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland* (TRV 2020/81427) som redovisades hösten 2021. Trafikverket har på uppdrag av regeringen utrett fyra modeller för ägande och drift av fartyg; samlad upphandling, statligt ägt tonnage med upphandlad drift (äga fartyg), statligt hyrt tonnage upphandlad drift och statligt totalåtagande. Vidare har Trafikverket i samråd med bl.a. Sjöfartsverket analyserat de olika organisationsformerna myndighetsform, affärsverk och statligt bolag. För modellen att äga fartyg - för färjetrafik - har utredningen påvisat att både Sjöfartsverket och Trafikverkets färjerederi har potential att hantera ett statligt tonnage inom sina respektive rederiverksamheter. Av Trafikverkets rapport framkommer att bedömning är att det väger över något till Sjöfartsverkets fördel utifrån att Sjöfartsverket har en stor rederiverksamhet och hanterar ett flertal fartygstyper i sitt rederi. För mer i denna fråga hänvisas vidare till Sjöfartsverkets remissvar i ärendet (I2021/02391<sup>9</sup>).

Sjöfartsverket föreslår att samverkan analyseras utifrån minst två perspektiv. Det **första perspektivet** bör ha fokus på hur forskningssamverkan kan bedrivas med den svenska *befintliga* fartygsflottan hos Sjöfartsverket och andra myndigheter. Som stöd för det arbetet finns genomförda utredningar som Sjöfartsverket önskar uppmärksamma enligt nedan.

I Polarforskningssekretariatets slutrapport från 2016 ”Utredning om hur statens behov av ett forskningsfartyg med isbrytande kapacitet avsett för vetenskapliga

<sup>7</sup> F62012/1345/SSP

<sup>8</sup> Sjöfartsverkets beteckning 12-03185-3

<sup>9</sup> Sjöfartsverkets beteckning 21-04265

Datum  
2021-12-16

Vår beteckning  
21-04153-8

expeditioner i polartrakterna bäst ska kunna tillgodoses<sup>10</sup>” står ”I ett ekonomiskt perspektiv är Oden idag ett fartyg med låga kapitalkostnader och välkända driftskostnader. Därmed kommer detta alternativ alltid att vara billigare för Sverige än att bygga ett nytt fartyg. Dessutom ger alternativet tid att till exempel utveckla, utvärdera forskning under polarvintern, utveckla forskningsinstitutionerna, för att kunna fatta beslut om Odens efterträdare”.

I Sjöfartsverkets rapport *Utredning kring behov och effektivt nyttjande av forsknings- och undersökningsfartyg*<sup>11</sup> (N2012/4497/TE) beskrivs tre organisatoriska lösningar för framtida hantering av fartygsresurser för forskning- och undersökningsverksamhet. Av den samlande analysen som genomfördes då framgick att den mest hållbara långsiktiga lösningen ur verksamhetssynpunkt nationellt är att Sjöfartsverket åläggs redaruppdraget och samlar (för den utredningen) aktuella fartyg i sitt rederi.

**Det andra perspektivet** av samverkan bör blicka framåt och beakta den *framtida isbrytande kapaciteten* Sverige kommer få efterhand som Sjöfartsverkets isbrytarflotta omsätts. De nya isbrytarna ska enligt Sjöfartsverkets planer användas året runt för olika uppdrag. Framtidens isbrytare kommer ha tekniska lösningar som innebär att kommande krav på fossilfri drift, energilagring och energiåtervinning samt att övriga miljökrav kan omhändertas och möjliggöras. Med nästa generations isbrytare på plats skulle Sverige via Sjöfartsverket kunna erbjuda ett helhetskoncept som omfattar tillgång till fler isbrytare som skulle kunna utrustas för och medverka till genomförandet av mer omfattande forskningsresor i Arktis. Dessa skulle även kunna operera i Högarctis med assistans av den isbrytarkapacitet som Oden har (avser sommartid).

Konceptet skulle kunna vara tillgängligt både för svenska forskare och utländska expeditioner. Genom samverkan med Försvarsmakten kommer även isbrytarna att anpassas för att bidra till totalförsvaret. Detta samtidigt som samarbetet med Finland och övriga länder runt Östersjön kommer att fortsätta.

Skulle Sjöfartsverket i framtiden äga fyra nya isbrytare avsedda för assistans i Östersjön så skulle Oden kunna frigöras och överföras helt till enbart forskningsverksamhet under den livstid som vid den tidpunkten återstår för Oden. Detta motsvarar spår 1 i Polarforskningssekreteriatets underlag från 2020 ”Svensk polarforskning efter 2025 och dess koppling till fartygsbaserad infrastruktur<sup>12</sup>”. Huruvida det eventuellt sker med Sjöfartsverket som redare eller inte utreds lämpligen om den föreslagna analysen om samverkan genomförs.

<sup>10</sup> Polarforskningssekreteriatets dnr 2016-74

<sup>11</sup> Sjöfartsverkets beteckning 12-03110-28

<sup>12</sup> Polarforskningssekreteriatets dnr 2020:99

Datum  
2021-12-16Vår beteckning  
21-04153-8

#### 9.4.4 Ytterligare alternativ

##### *Fortsatt samverkan med Sjöfartsverket*

Med återigen referens till Polarsekretariatets rapport från 2016 ”Utredning om hur statens behov av ett forskningsfartyg med isbrytande kapacitet avsett för vetenskapliga expeditioner i polartrakterna bäst ska kunna tillgodoses” har samarbetet med Sjöfartsverket ”hitintills varit framgångsrikt”, vilket Sjöfartsverket instämmer i. Sjöfartsverket ansvarar för fartygets drift och Polarforskningssekretariatet för infrastruktur, planering och genomförande.

Som en följd av Sjöfartsverkets erfarenheter från den stränga isvintern 2011 frigör myndigheten inte sedan dess Oden för forskningsexpeditioner under svensk vintertid. Det beror på att ersättningstonnage saknas i dagsläget och att isbrytaråtagandet i Östersjön inte kan uppnås om Oden frigörs.

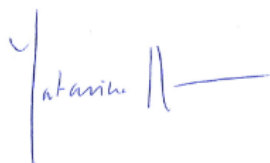
Utöver att vara ett bra exempel på ett balanserat och effektivt nyttjande av samhällets gemensamma resurser medverkar överenskommelsen om samarbete mellan Polarforskningssekretariatet och Sjöfartsverket även till utveckling av besättningen som i samband med polarexpeditioner får en varierad arbetsmiljö, kan ställas inför nya utmaningar och får med sig exceptionell erfarenhet.

#### 10 Konsekvenser av utredningens förslag

##### *10.5 Övriga förslag*

Sjöfartsverket har noterat att utredningens konkreta regel- och organisationsförändringar inte direkt berör Sjöfartsverkets uppdrag. Däremot berörs myndigheten av en del inriktningsförslag och bedömningar som avser polarforskningsfartyg, vilka Sjöfartsverket kommenterat ovan.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Katarina Norén. I handläggningen har deltagit verksjuristen Ulf Holmgren, rederidirektör Fredrik Backman, rederiets tekniska chef Albert Hagander, affärsområdeschef isbrytning Anders Dahl, samt internationella samordnaren tillika föredragande Ulrika Borg.



Katarina Norén  
Generaldirektör