



Regeringskansliet

Örnsköldsviks kommuns yttrande, Ett ökat hamnskydd (LI2025/00726)

Örnsköldsviks kommun ställer sig bakom behovet av ett starkare och mer enhetligt hamnskydd som ligger i linje med EU:s regler. Det är viktigt att svensk lagstiftning uppfyller kraven i EU:s hamnskyddsdirektiv, och att skyddsarbetet får en tydlig och likvärdig struktur över hela landet.

Kommunen ser betydande utmaningar med förslaget, inte minst vad gäller den föreslagna ansvarsförskjutningen, de ekonomiska och administrativa konsekvenserna, samt bristen på branschspecifik konsekvensanalys.

För Örnsköldsviks kommun är det avgörande att reformens genomförande sker med balans, förutsebarhet och en tydlig förståelse för de praktiska och ekonomiska förutsättningar som råder inom branschen. Mot denna bakgrund ser kommunen med oro på att en tillräckligt djupgående konsekvensanalys saknas i det nuvarande underlaget.

Staten behöver därför tydliggöra hur en nära och strukturerad dialog med hamnar, kommuner och andra berörda aktörer ska säkerställas under implementeringen. Kommunen efterfrågar även ett explicit åtagande från statens sida vad gäller riktat stöd samt principer för eventuell kompensation, i syfte att hantera de konsekvenser som reformen kan medföra för den lokala nivån.

Örnsköldsviks kommun har tagit del av Transportstyrelsens rapport och lämnar härmed kommunens synpunkter.

Begränsat inflytande för hamnverksamheter

Den föreslagna reformen innebär att det operativa ansvaret för hamnskydd överförs från hamninnehavaren till Polismyndigheten. Denna förändring i ansvarsfördelning är genomgripande och påverkar i grunden hur skyddsarbete kommer att kunna bedrivas i hamnarna. Hamninnehavare och anläggningsinnehavare ges inte formellt inflytande över hamnskyddsplanernas innehåll. Enligt Örnsköldsviks kommuns åsikt riskerar detta att undergräva både effektivitet och ansvarsförankring.



Förslaget ställer långtgående krav på att Polismyndigheten besitter både tillräcklig och specialiserad kompetens inom hamnskydd. Örnsköldsviks kommun konstaterar att detta är en förutsättning som inte har belysts eller analyserats i tillräcklig utsträckning i rapporten. Det är därför nödvändigt att redovisa hur myndigheten avser att säkerställa den kompetensuppbyggnad som krävs, samt hur operativ erfarenhet av hamnverksamhet kommer att integreras i skyddsplaneringsarbetet.

Därtill noterar kommunen med oro att en konsekvensanalys av den föreslagna ansvarsförskjutningen helt saknas. Detta utgör en allvarlig brist som försvårar en adekvat bedömning av hur förslaget påverkar både verksamheternas funktion och deras förmåga att upprätthålla beredskap.

Detsamma gäller för överförandet av ansvaret för hamnskyddsutredningar från hamninnehavaren till Transportstyrelsen. En hamnskyddsutredning riskerar att bli omfattande för hamninnehavare med många och spridda anläggningar där flertal aktörer har verksamhet i anknytning till området för sjöfartsskydd. Det bör klargöras hur myndigheten avser säkerställa att tillräckliga resurser finns för genomförandet av hamnskyddsutredningar. Även för denna förskjutning av ansvar saknas en tydlig konsekvensanalys vilket försvårar en bedömning av hur förslaget påverkar verksamhetens funktion och beredskap.

Vikten av regionalt anpassade skyddslösningar

Det är väldigt viktigt att hamnskyddet anpassas efter varje hamns unika förutsättningar. Hamnar ser olika ut – både fysiskt och i hur de används. De skiljer sig i storlek, trafikmönster, geografiskt läge och i hur civila och eventuellt militära funktioner samverkar. Därför fungerar inte standardlösningar överallt, utan riskerar snarare att bli ineffektiva eller till och med skapa problem i den dagliga verksamheten.

Örnsköldsviks kommun ser dessutom en risk att ansvaret för hamnskyddet kommer att landa hos en centraliserad avdelning inom Polismyndigheten, vilket kommer att försvåra möjligheten till lokal kännedom och lokala anpassningar i hamnskyddsplanen. Hamninnehavare eller anläggningsinnehavare kan därför tvingas införa skyddsåtgärder som inte står i rimlig proportion till den faktiska hotbilden eller de lokala förutsättningarna. Sådana krav kan bli både kostsamma och svåra att genomföra, särskilt i mindre hamnar eller i anläggningar med särskilda förutsättningar där generella regler inte passar.

I Örnsköldsviks kommun finns totalt åtta hamnanläggningar som alla har sina unika förutsättningar. Det finns anläggningar både inom industriområden och i stadsnära



miljöer. För att hamnskyddet ska fungera i praktiken i alla typer av hamnanläggningar krävs ett regelverk som är flexibelt och kan anpassas regionalt eller lokalt.

Det är även av yttersta vikt att sådana anpassningar görs i samråd med de som faktiskt arbetar i och ansvarar för hamnarna – som hamninnehavare, operatörer och andra berörda aktörer – samt att de ges ett reellt inflytande över framtagandet av hamnskyddsanalyser och hamnskyddsplaner. På så sätt kan man få skyddsåtgärder som är både effektiva och rimliga utifrån varje hamns behov.

Höjd administrativ och ekonomisk börda

Enligt rapporten antyds att det nya systemet skulle kunna minska den administrativa belastningen för hamnverksamheterna. Det är en bedömning Örnsköldsviks kommun inte delar. Förslaget säger att Polismyndigheten ansvarar för att genomföra hamnskyddsplan, men öppnar samtidigt för att Polismyndigheten kan tilldela hamninnehavaren eller anläggningsinnehavaren denna uppgift medan de behåller samordningsansvaret. Detta innebär att hamninnehavaren och anläggningsinnehavaren i praktiken kan åläggas uppgiften att ta fram hamnskyddsplaner, i likhet med nuvarande lagstiftning, samtidigt som de ges nya skyldigheter i form av informationslämning, tillträde, planering och samordning – utan att det anges vilket stöd som ska erbjudas för att hantera dessa uppgifter.

Dessa nya åtaganden tillkommer utöver det ansvar hamnverksamheterna redan bär i sin dagliga drift, inklusive logistikplanering, säkerhet, trafikledning och samverkan med ett stort antal aktörer. I realiteten riskerar detta att ytterligare belasta hamnorganisationer som redan arbetar med ett omfattande och komplext uppdrag. Många av de mindre hamnarna har begränsade personalresurser, där samma medarbetare ofta ansvarar för såväl operativ drift som strategisk utveckling, säkerhet och myndighetskontakter.

Avgifter för Transportstyrelsens tillsyn föreslås belasta Polismyndigheten, men väntas i praktiken läggas över på hamnarna. Det saknas en redogörelse för hur detta påverkar förutsättningarna för långsiktig planering och investeringar i hamnarna. För mindre hamnar, där personalresurser och finansiella marginaler är begränsade, kan detta få betydande negativa följder och ytterligare minska möjligheten att delta aktivt i skyddsplaneringen. Det är uppenbart att reformen kommer att innebära ökade kostnader för hamnverksamheter, inte minst för kommunala hamnar som i många fall redan verkar under strama ekonomiska ramar.

I rapporten fastslår Transportstyrelsen att hamninnehavare under nuvarande lagstiftning har haft svårt att ta hänsyn till områden som ligger utanför deras



administrativa område när de gör hamnskyddsutredningar och att en ansvarsförskjutning till Transportstyrelsen behövs för att möjliggöra en inkludering av skyddsvärda tillgångar och infrastruktur i en vidare bemärkelse. I och med detta ser Örnsköldsviks kommun en risk att även tredje part indirekt kan drabbas av en ökad administrativ och ekonomisk börda ifall de bedriver verksamhet i närhet, eller i anslutning, till en hamnanläggning. Konsekvensen av ett sådant utfall skulle i praktiken innebära att etableringar i anslutning till hamnar blir mindre attraktiva.

Frågan om ekonomisk kompensation till hamnar och dessa aktörer har inte belysts i rapporten, men måste hanteras för att säkerställa att skyddsåtgärderna blir genomförbara utan att äventyra annan samhällsviktig verksamhet, snedvrider konkurrensen mellan hamnar, minska dess attraktivitet som transportnod, eller försvåra deras investeringsförmåga.

Föreläggande av vite/ansvar

Förslaget innebär att hamninnehavare och anläggningsinnehavare kan dömas till ansvar ifall de uppsåtligen utövar hamnverksamhet i en hamn för vilken det inte finns en godkänd hamnskyddsplan. Det är alltså fortsatt hamninnehavaren och anläggningsinnehavaren som kan dömas till ansvar trots att det operativa ansvaret för hamnskydd och framtagandet av hamnskyddsplaner överförs till Polismyndigheten. I praktiken skulle en situation kunna inträffa där hamninnehavare eller anläggningsinnehavaren står utan godkänd hamnskyddsplan på grund av att Polismyndigheten inte klarat att utföra sitt uppdrag på utsatt tid utan att hamnen haft möjlighet att påverka förfarandet och att de då nödgas stänga hamnen för att ej riskeras att dömas till ansvar. Utan en tydlig konsekvensanalys av ansvarsfördelning är det svårt att bedöma hur förslaget kommer att påverka verksamhetens funktion.

Brister i konsekvensanalysen

Örnsköldsviks kommun kan konstatera att rapporten saknar en tillräckligt detaljerad analys av hur de föreslagna förändringarna påverkar hamnverksamheter i praktiken. Den svenska hamnstrukturen är komplex och varierad, med skillnader i bland annat verksamhetsinriktning, volym, ansvarsförhållanden och resursförsättningar. Det är därför av största vikt att en reform av denna karaktär föregås av en noggrann konsekvensanalys som beaktar hur olika typer av hamnar kan påverkas av nya skyldigheter och avgiftsmodeller.

Det saknas en tydlig genomlysning av hur förslaget påverkar hamnverksamheternas möjligheter att planera, finansiera och långsiktigt upprätthålla både skyddsåtgärder och övrig funktionalitet. Avgiftssystemet måste differentieras utifrån verksamheternas



faktiska förutsättningar, och reformen får inte få leda till en snedvridning av konkurrensen mellan hamnar eller urholka deras investeringsförmåga.

Örnsköldsviks kommun ser även en risk att avgiftssystemet i förlängningen innebär ökade avgifter för sjöfarten i svenska hamnar, som redan idag står inför rejäla avgiftshöjningar i form av ökade farleds- och lotsavgifter, och att detta på sikt som konsekvens kommer att påverka både sjöfartens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag och den svenska exportens konkurrenskraft.

Behov av tydliga riktlinjer och vägledning

Med införandet av ett helt nytt system för hamnskydd, där ansvarsroller omfördelas och nya skyldigheter tillkommer, är det avgörande att hamnverksamheterna ges förutsättningar att kunna leva upp till kraven. Det förutsätter att relevanta myndigheter – i synnerhet Transportstyrelsen och Polismyndigheten – tillhandahåller tydliga och tillgängliga riktlinjer, vägledningar, mallar och utbildningar i god tid före ikraftträdandet. Utformningen av dessa stödresurser bör ske i nära samverkan med branschen, för att säkerställa att de svarar mot faktiska behov och är tillämpliga i praktiken. Utan ett sådant stöd riskerar reformen att skapa osäkerhet kring tolkning och tillämpning av regelverket, med följd att skyddsåtgärderna blir ineffektiva eller inkonsekventa mellan olika hamnar, och att konkurrensen mellan hamnar påverkas negativt genom snedvridna villkor för ansvar och kostnadsbörda.

Örnsköldsviks kommun delar bedömningen att ett stärkt hamnskydd kan bidra till totalförsvarsarbetet och en mer likvärdig skyddsnivå i landet. Samtidigt är det avgörande att inte förlora det operativa perspektiv som finns inom hamnverksamheterna. Hamnar spelar en central roll i Sveriges försörjningsberedskap, utrikeshandel och samhällsfunktion – de utgör strategiska noder i logistikkedjan för både civila och militära flöden. Ett fungerande skydd måste därför bygga på lokalkännedom, praktisk erfarenhet och kunskap om den dagliga verksamheten. Om detta perspektiv inte beaktas riskerar skyddsåtgärderna att bli ineffektiva eller kontraproduktiva i relation till hamnarnas samhällsuppdrag.

Det är avgörande att införandet av det nya systemet sker med balans mellan statlig styrning och lokalt inflytande, där operativ kunskap och praktisk erfarenhet ges tillräckligt utrymme. En framgångsrik implementering förutsätter:

- att hamnverksamheter får reellt inflytande i skyddskommittéer och planeringsprocesser,



- att avgiftssystemet utformas så att det speglar hamnarnas olika förutsättningar och inte missgynnar mindre eller specialiserade verksamheter samt tredje part,
- att vägledning, mallar och andra stöddokument tas fram i nära samverkan med branschen,
- att staten tar ett finansiellt ansvar för att möjliggöra genomförandet av skyddsåtgärder, särskilt i hamnar med begränsad kapacitet.

För att ytterligare anpassa reformförslaget till hamnverksamheternas faktiska förutsättningar vill Örnsköldsviks kommun även lämna följande konkreta rekommendationer och åtgärdsförslag:

- Transportstyrelsen bör säkerställa att det införs ett formellt krav på samråd mellan Transportstyrelsen och berörd hamnverksamhet innan skyddsutredning fastställs. På så sätt ges hamnens operativa perspektiv utrymme och möjlighet att påverka utredningens innehåll och hamnskyddsområdets utbredning.
- Transportstyrelsen bör även säkerställa att det införs ett formellt krav på samråd mellan Polismyndigheten och berörd hamnverksamhet innan skyddsplan fastställs. På så sätt ges hamnens operativa perspektiv utrymme och möjlighet att påverka planens innehåll.
- Vidare bör ett uppföljningsuppdrag ges till Transportstyrelsen och Polismyndigheten att senast två år efter införandet redovisa hur reformen påverkat hamnarnas verksamhet, med särskilt fokus på kommunalt ägda bolag. Denna analys bör innefatta såväl ekonomiska som praktiska effekter.
- Örnsköldsviks kommun anser även att ett tillfälligt samverkansråd bör etableras inför reformens genomförande, där representanter från berörda myndigheter och hamnsektorn tillsammans kan identifiera behov av justeringar, vägledning och gemensamma tolkningar.
- Slutligen bör rättssäkerhetsaspekterna förstärkas. Det behöver tydliggöras vilka beslut hamninnehavare har rätt att överklaga, särskilt i de fall där skyddsåtgärder påverkar den dagliga driften men beslut fattas av extern aktör.

Örnsköldsviks kommun står till förfogande för fortsatt dialog i detta viktiga arbete och ser gärna en löpande samverkan mellan myndigheter och bransch i det vidare genomförandearbetet.



Örnsköldsviks kommun

Anna-Britta Åkerlind (C)
Kommunstyrelsens ordförande

Signering

Följande parter har signerat detta dokument

Namn: ANNA-BRITTA ÅKERLIND

Datum: 2025-08-06 09:49

Signerat kryptografiskt SHA-256 hashvärde:

E957DA5E9DDAEDCBA8B7851A50FB0F8489939A3052B6727B29BE75912043C0A5