

Sektionen för infrastruktur och fastigheter
Ulrika Nordenfjäll

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Transportstyrelsens rapport Ett ökat hamnskydd

- SKR ställer sig bakom behovet av ett starkare och mer enhetligt hamnskydd som ligger i linje med EU:s regler. Reformen behöver dock genomföras så det blir en balans mellan statlig styrning och lokalt operativt inflytande.
- Det finns behov av att rollfördelningen mellan Polismyndigheten, Transportstyrelsen och andra myndigheter tydliggörs för att undvika motstridiga krav.
- Med tanke på de omfattande förändringar som föreslås anser SKR att det är viktigt att tydligt beskriva och klargöra hur en nära och strukturerad dialog med hamnar, kommuner och andra berörda aktörer ska säkerställas – både i planering och genomförandet.
- Vi vill understryka vikten av att den föreslagna hamnskyddsmyndigheten ges ekonomiska förutsättningar och har tillräcklig och relevant kompetens. Speciellt viktigt är att även fortsättningsvis säkerställa att skyddet kan anpassas efter varje hamns unika förutsättningar.
- SKR ser ett stort behov av en mer djupgående konsekvensanalys av de administrativa och ekonomiska effekterna – särskilt för hamninnehavare och kommuner som ägare. I en sådan analys bör även behov av en ekonomisk kompensation till hamnar utredas.
- För att säkerställa en enhetlig och effektiv tillämpning av det nya hamnskyddssystemet anser SKR att Transportstyrelsen och Polismyndigheten i god tid före införandet bör ta fram tydliga och praktiskt användbara stödmaterial och detta behöver ske i nära samverkan med branschen.

Sveriges Kommuner och Regioners synpunkter

Ansvarsförskjutning av hamnskydd från lokal till statlig nivå

SKR är i grunden positiv till ambitionen att stärka och skapa ett mer enhetligt hamnskydd i linje med EU:s regelverk. Det är viktigt att svensk lagstiftning uppfyller kraven i EU:s hamnskyddsdirektiv och att skyddet ges en robust och likvärdig struktur över hela landet. Samtidigt behöver reformen genomföras med balans mellan statlig styrning och lokalt operativt inflytande. Det finns även behov av att rollfördelningen mellan Polismyndigheten, Transportstyrelsen och andra myndigheter tydliggörs för att undvika motstridiga krav.

SKR är en formell remissinstans, men noterar att remissen endast skickats till ett begränsat urval av hamninnehavare och kommuner. Med tanke på den omfattande förändring som föreslås, anser SKR att samtliga berörda hamninnehavare och kommuner borde ha varit formella remissinstanser för att lämna synpunkter.

Transportstyrelsens förslag innebär att det operativa ansvaret för hamnskydd överförs från hamninnehavaren till Polismyndigheten med Transportstyrelsen som tillsynsmyndighet. Det är en genomgripande förändring som påverkar hur skyddsarbete kan bedrivas i praktiken. Hamninnehavare och anläggningsinnehavare får inget formellt inflytande över innehållet i hamnskyddsplanen, vilket riskerar att påverka den dagliga verksamheten och dess effektivitet. Mot bakgrund av dessa förändringar ser SKR ett tydligt behov av att klargöra ytterligare hur en nära och strukturerad dialog med hamnar, kommuner och andra berörda aktörer ska säkerställas – både i planering och genomförande.

För att hamnskyddsmyndigheten ska kunna ta ansvar för att utarbeta och genomföra hamnskyddsplanen krävs kontinuerlig tillgång till hamnområdet samt relevant information från hamnaktörer. Hamninnehavare, verksamhetsutövare och kommuner föreslås bli skyldiga att lämna sådan information till Polismyndigheten och Transportstyrelsen. Detta kan medföra betydande merarbete och leda till ökade kostnader för administration. Exempelvis föreslås att Transportstyrelsens tillsynsavgifter ska belasta Polismyndigheten, men det framgår inte hur myndigheten ska finansiera sitt utökade ansvar.

Rapporten saknar en tillräckligt detaljerad analys av hur de föreslagna förändringarna påverkar hamnverksamheterna i praktiken. SKR ser därför

ett stort behov av en mer djupgående konsekvensanalys av de administrativa och ekonomiska effekterna – särskilt för hamninnehavare och kommuner som ägare. I en sådan analys bör även behovet av ekonomisk kompensation till hamnar utredas, då reformen riskerar att innebära en ökad börda.

Behov av anpassning och kompetens inom hamnskydd

Förslaget syftar till att skapa en mer likvärdig struktur för hamnskydd, vilket i grunden är positivt. Samtidigt är det avgörande att skyddet anpassas efter varje hamns unika förutsättningar. Hamnar skiljer sig åt i både fysisk utformning och användning – exempelvis i storlek, trafikmönster, geografiskt läge samt i samverkan mellan civila och eventuellt militära funktioner.

För att hamnskyddet ska kunna utformas utifrån varje hamns unika förutsättningar krävs att Polismyndigheten har tillräcklig och relevant kompetens inom området. Det är därför nödvändigt att myndigheten ges rätt förutsättningar – både ekonomiskt och resursmässigt – för att bygga upp och vidmakthålla denna kompetens. Speciellt viktigt är att säkerställa att skyddet kan anpassas efter varje hamns unika förutsättningar.

Utredningen saknar en beskrivning av hur myndigheten avser att bygga upp denna kompetens. Ett fungerande hamnskydd förutsätter ett flexibelt regelverk som kan anpassas regionalt och lokalt, i nära samråd med hamninnehavare och andra berörda aktörer.

Implementering av nytt system kräver tydlig vägledning

Införandet av ett nytt system för hamnskydd, med förändrade ansvarsroller, kräver att hamnverksamheter ges rätt förutsättningar att uppfylla kraven. Därför är det viktigt att Transportstyrelsen och Polismyndigheten i god tid tillhandahåller tydliga riktlinjer, mallar och utbildningar. Dessa stödinsatser bör utformas i nära dialog med branschen för att vara praktiskt användbara. Utan sådan vägledning finns en risk för olika tolkningar av regelverket, vilket kan leda till ojämlig tillämpning.

Sveriges Kommuner och Regioner

Patrik Jakobsson
Avdelningschef

Peter Haglund
Sektionschef