

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Diarienummer LI2025/01587

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.

Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Sammanfattning

Detta yttrande identifierar allvarliga brister i Trafikverkets förslag till nationell plan för perioden 2026–2037 avseende färjetransportinfrastrukturen och efterlevnaden av gällande rätt. Analysen visar att förslaget riskerar att bryta mot både den svenska *Väglagen* (1971:948), *Anläggningslagen* (1973:1149) och EU:s fördrag om territoriell sammanhållning (*Artikel 174 och 175 EUF*).

Trots en historiskt stor ekonomisk ram prioriteras fastlandets infrastruktur på ett sätt som marginaliserar ö-regioner. Yttrandet påvisar att rädslan för statsstödsproblematik vid investeringar i färjetrafik är obefogad och bygger på en felaktig tolkning av EU:s regelverk för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (SGEI). Vi yrkar därför på en revidering av planen där färjeinfrastruktur erkänns som väg fullt ut, att en "ö-säkring" (Island Proofing) av investeringskalkylerna införs, samt att medel öronmärks för att uppfylla totalförsvarets krav på redundans i skärgården.

1. Inledning: En plan för hela riket?

Trafikverkets förslag till nationell plan läggs fram i en tid då Sverige måste hantera parallella kriser: säkerhetspolitik, klimatomställning och regionala klyftor. Planperioden sträcker sig över tolv år som kommer att vara avgörande för skärgårdens överlevnad.

Sverige har en av Europas längsta kustlinjer och ca 390 öar med bofast befolkning utan fast förbindelse. För dessa samhällen är färjan inte ett komplement, utan en förutsättning för grundlagsfäst rörelsefrihet och näringsverksamhet. Att behandla färjetrafiken som en marginalpost i Trafikverkets budget är att missförstå dess funktion som samhällskritisk infrastruktur.

2. Det rättsliga ansvaret: Nationellt och Europeiskt

Trafikverkets planförslag måste provas mot de legala skyldigheter staten har att upprätthålla infrastruktur.

2.1 Väglagarna och likställighetsprincipen

Enligt *Väglagen (1971:948)* och *Anläggningslagen (1973:1149)* görs ingen principiell skillnad på en väg av asfalt och en väg över vatten, förutsatt att den ingår i det allmänna eller enskilda vägnätet.

- **Väghållningsansvar:** Enligt *Väglagen* och *Anläggningslagen* omfattar väghållning både byggande och drift. Investeringar i nya färjor är därmed juridiskt likställt med vägbyggande.
- **Likvärdig standard:** När Trafikverket föreslår standardhöjningar på fastlandet men låter färjeflottan åldras (medelåldern är idag mycket hög), bryter man mot principen om likvärdig infrastruktur. En inställd färja på grund av tekniskt haveri är juridiskt att jämföra med en avstängd Europaväg.

2.2 EU-rättens krav på territoriell sammanhållning

Sverige har förbiset sina skyldigheter enligt EUF-fördraget.

- **Artikel 174 (Särskild hänsyn):** Unionen och dess medlemsstater ska ägna "särskild hänsyn" åt regioner med "allvarliga och permanenta naturbetingade nackdelar", där öar specifikt nämns. Vattenbarriären är en sådan permanent nackdel som marknaden inte själv kan lösa.
- **Artikel 175 (Nationellt ansvar):** Medlemsstaterna ska samordna sin ekonomiska politik för att uppnå målen i artikel 174. Att delegera ansvaret för skärgårdstrafik till underfinansierade regionala planer (Länsplaner) utan statlig kompensation strider mot denna samordningsplikt.

3. Metodkritik: Ekonomiska kalkyler och "Island Proofing"

Trafikverkets metodik för att prioritera investeringar missgynnar systematiskt glesbygd och ö-trafik.

3.1 Brister i ASEK och Samlad Effektbedömning

De samhällsekonomiska kalkylerna (ASEK) premierar tidsvinster för stora trafikflöden.

- **Volymbias:** En färjelinje med lägre trafikvolym får ofta negativ nettonuvärdeskvot (NNK) i kalkylen, trots att nyttan för det lokala samhället är existentiell.⁴
- **Metodfel:** Kalkylerna saknar parametrar för "försörjningsberedskap" och värdet av territoriell närvaro. Vi kräver att Trafikverket inför en **Territoriell Konsekvensanalys** (Territorial Impact Assessment) som komplement till ASEK, inspirerat av "Island Proofing"-metodiken som förespråkas internationellt.

3.2 Lärdomar från Finland och Skottland

Jämförbara länder har löst detta genom lagstiftning och riktade modeller:

- **Finland:** *Skärgårdslagen (494/1981)* stadgar att staten ska sörja för trafikservice som är "avgiftsfri eller skäligt prissatt" och att skärgårdens särförhållanden ska ses som en faktor som *ökar* behovet av stöd, inte minskar lönsamheten.
- **Skottland:** Tillämpar principen om *Road Equivalent Tariff (RET)*, där färjebiljetten inte får kosta mer än motsvarande resa på väg. Detta neutraliserar den "permanenta nackdelen" av att bo på en ö.

4. Finansiering och Statsstöd (SGEI)

En återkommande invändning mot statliga satsningar på färjetrafik är rädslan för otillåtet statsstöd. Denna analys visar att rädslan är obefogad.

4.1 Färjetrafik som allmännyttig tjänst (SGEI)

EU-rätten tillåter och uppmuntrar statlig finansiering av *tjänster av allmänt ekonomiskt intresse* (SGEI) när marknaden inte levererar.

- **Altmark-kriterierna:** Enligt EU-domstolens prejudikat (Altmark Trans) är ersättning för allmän trafikplikt *inte* statsstöd om fyra kriterier uppfylls: tydligt uppdrag, objektiva ersättningsparametrar, ingen överkompensation och effektivitet.
- **Praxis:** Kommissionen har godkänt omfattande subventioner till färjetrafik i bl.a. Italien (Toremar) med hänvisning till territoriell sammanhållning.

Det finns därmed **inga juridiska hinder** för Sverige att i nationell plan finansiera anskaffning av nya fartyg eller driftstöd, så länge det hanteras korrekt som en SGEI.

5. Totalförsvaret och Beredskap

Det säkerhetspolitiska läget kräver redundans. Fasta förbindelser (broar) är sårbara primärmål.

- **Reservkapacitet:** En färjeled kan snabbt återupprättas eller flyttas vid angrepp, till skillnad från en sprängd bro. Planen saknar dock medel för reservfärjelägen och mobila ramper.
- **Svensk flagg:** För att säkra att tonnage är tillgängligt för totalförsvaret och kan eskorteras av Försvarmakten måste krav på svensk flagg ställas vid all upphandling och nyinvestering.
- **Isbrytning:** Sjöfartsverkets behov av nya isbrytare är akut för att säkra försörjningen vintertid. Detta måste finansieras via anslag i nationell plan, inte via höjda farledsavgifter som skadar svensk export.

6. Yrkan och Förslag till Beslut

Med hänvisning till ovanstående analys yrkar vi att Regeringen och Trafikverket reviderar förslaget till nationell plan 2026–2037 enligt följande:

1. **Erkänn färjan som väg (Väglagen, Anläggningslag):** Fastslå att investeringar i färjor och färjelägen ska hanteras inom ramen för väganslaget och inte särbehandlas negativt.
2. **Tillämpa Artikel 174 EUF:** Inför en obligatorisk "Territoriell Konsekvensanalys" för alla infrastrukturprojekt, där effekten på ö-regioners tillgänglighet särskilt redovisas.
3. **Nationell SGEI-strategi:** Ge Trafikverket i uppdrag att utnyttja det handlingsutrymme EU-rätten ger för att fullfinansiera trafikpliktig sjötrafik utan att hänvisa till statsstödshinder.
4. **Investeringspott för Maritim Infrastruktur:** Avsätt 5 miljarder kronor (0,43 %) öronmärkt för:
 - Framtidssäkrad Holmöled.
 - Elektrifiering av färjeflottan (fartyg och laddinfrastruktur) för att nå "Vision 45".
 - Upprustning av kajer och reservfärjelägen för totalförsvarets behov.
5. **Utred "Vägarprincipen" (RET):** Tillsätt en utredning om att införa en svensk modell för Road Equivalent Tariff, i syfte att likställa kostnaden för att färdas på vattenväg med landväg.

Genom dessa justeringar går vi från en plan som *förvaltar* brister till en plan som *bygger* ett sammanhållet och robust Sverige.

Jungfruskär 2025-12-22
Lotten Hjelm
Ordförande

Hven 2025-12-22
Sten-Åke Persson
Styrelseledamot

Skärgårdarnas Riksförbund
Borgen 126, 472 95 Varekil
info@skargardarna.se www.skargardarna.se