

## Underhållet av sjöfartsverkets farlederna

Huvudfrågan vid revisionen gällde hurudana förutsättningar för en resultatrik verksamhet faktabasen för styrningen av farledernas underhåll ger. Vid revisionen avsågs att i anknytning till detta klarlägga bl.a. hur väl man har lyckats med att uppnå målsättningarna för bevarande av farledsegendomens skick och värde samt farledernas servicenivå.

De årliga kostnaderna för farledshållningen har varit ca 60 miljoner euro. I slutet av år 2008 var farledernas balansvärde ca 190 miljoner euro. Återanskaffningsvärdet har inte beräknats, och balansvärdet inkluderar inte de isbrytare som ägs av Rederiaffärsverket. Under senare år har Sjöfartsverket årligen investerat ca 10 miljoner euro i farlederna. Den samhälleliga betydelsen av farledshållningen förefaller att vara avsevärt större än de statliga budgetanslag som används för den.

Vid revisionen observerades, att målsättningarna eller nivån för upprätthållandet av den farledsegendom som är ett ansvar för staten inte hade definierats entydigt och klart i stadganden och i riksdagens samt ministeriets ställningstaganden och planer. Målsättningarna har varit allmänt hållna och möjliggör många slag av tolkningar på det mera reella planet.

Av Sjöfartsverkets verksamhetsberättelser från de senaste åren framgår, att mängden farleder i dåligt skick för den kommersiella sjöfarten har minskat, och att antalet farleder som uppfyller högre servicenivåer än tidigare långsamt har ökat. Dessa uppgifter tyder tillsammans med annan information om farlederna på, att farledernas genomsnittliga skick och servicenivå har förändrats i bättre riktning. Sjöfartsverket har emellertid fortsättningsvis meddelat, att behovet av att reparera och iståndsätta farlederna är större än vad som har varit möjligt med de för ändamålet anvisade anslagen. Det har meddelats att detta tilläggsbehov klart har ökat jämfört med tidigare år.

Revisionsverket anser, att en delorsak till ett sådant behov av ytterligare finansiering, och att detta upprepas i handlingar och planer från olika tidsperioder, är att i underhållsbehovet och i projekt som benämnts underhåll har inkluderats förutom åtgärder som bevarar och återställer den tidigare nivån, också projekt som klart höjer den tidigare nivån, såsom att farleder har rätats ut och fördjupats, bukter har gjorts öppnare samt smala avsnitt har breddats och säkerhetsanläggningarnas nivå har förbättrats. Sådana åtgärder som höjer den tidigare nivån har ingen naturlig övre gräns, varför de alltid kan läggas till planerna för underhållet eller den grundläggande farledshållningen, ifall man accepterar att de ingår i begreppet underhåll eller den grundläggande farledshållningen. Om så sker, kan i olika planer ständigt föras fram ett behov av ytterligare anslag utan att motivera det med att skicket är dåligt eller att skicket måste återställas eller förbättras. Detta försämrar tydligheten och informationsvärdet hos planerna och motiveringarna för ytterligare anslag.

Möjligheten till en sådan verksamhet och också i övrigt inexaktheten i den bild som fås av farledshållningen ökas enligt revisionsverket av att farledshållningens begrepp och det innehåll som de använda begreppen avser varierar i olika dokument. Farledshållningen samt därtill hörande verksamheter har definierats och indelats i olika handlingar på sinsemellan något varierande sätt och med något olika begrepp och termer. Kommunikationsministeriet har meddelat att det skall gå in för att framdeles förenhetliga de begrepp och benämningar som används om farledshållningen.

Att lägga fram särdeles omfattande och detaljerade beskrivningar av farleder och farledsavsnitt i dokument på högre nivå skulle minska det informationsvärde dessa planer har för beslutsfattarna, emedan det vore svårt och besvärligt att ur planerna ta reda på den totala bilden av trafiknätet, målsättningarna och motiveringarna till dem.

Revisionsverket anser, att i syfte att förbättra riksdagens genuina styrningsmakt borde underhållet av farledsnätet beslutas av riksdagen i en klarare form än för närvarande. Detta kan uppnås genom att till behandling tas på saken inverkan viktiga och väsentliga avgöranden. De åtgärder som vidtas för att upprätthålla farledernas ursprungliga skick eller återställa detta och de erforderliga resurserna, samt å andra sidan de åtgärder som väsentligt höjer den ursprungliga nivån och de resurser detta kräver borde åtskiljas klart exempel-

vis i momentmotiveringarnas förklaringsdel i statens budgetförslag. För enskilda projekt kunde alltjämt sammanställas ekonomiska helheter av dessa båda åtgärdsgrupper, men dessa två åtgärdsgruppers andelar av åtgärderna borde framgå tydligare än för närvarande. Målsättningen borde vara en klarare bild än den nuvarande av det, när man går in för att bevara farledernas ursprungliga nivå och när för att höja den.

Revisionsverket anser, att ifall det inte finns möjlighet att finansiera alla föreslagna underhållsarbeten och det saknas närmare lönsamhetsberäkningar av den ordning i vilken de olika arbetena skulle utföras, borde reparationer som upprätthåller och återställer farledernas ursprungliga nivå prioriteras jämfört med arbeten som förbättrar den ursprungliga nivån. Dessa arbeten borde utföras i tid, innan konstruktionernas skick börjar försämrans och reparationskostnaderna börjar stiga i accelererande takt. I syfte att eliminera den s.k. reparationsskulden borde också övervägas ett sådant alternativ, att en del stora utvecklingsprojekt framskjuts. I fråga om farlederna är den s.k. reparationsskuldens volym uppenbarligen inte särskilt stor, för det torde vara fråga om 8-35 miljoner euro beroende på uppskattningen.

Som resultat av revisionen påpekades också en del behov av att utveckla farledshållningen och underhållet av farlederna, t.ex. behovet av att klarlägga kostnads- och ansvarsfördelningen mellan farledshållarna och trafikidkarna.