



Anslagsframställan och Treårsplan

2024–2026

Innehåll

GD har ordet.....	1	HR-perspektivet	35
Anslagsframställan.....	3	Sjöfartsverkets mål och satsningsområden	38
Redovisning per anslagspost.....	5	Mål	38
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	6	Effektivitet genom samarbete och digitalisering	39
Totalförsvarsplanering.....	6	Kundanpassade tjänster genom fördjupad kunddialog	39
Investering isbrytare	7	Digitalisering av tjänster	39
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	8	Minskad miljöpåverkan i leveranser....	40
Sjö- och flygräddning	8	Förvaltning av kulturarvet	40
Fritidsbåtsinfrastruktur	10	Hållbar hantering av förorenade områden.....	40
Fossilfri flotta	12	Utveckling av farleder för ökad samhällsnytta	41
Klimatkompensation.....	13	Vindkraftens påverkan på sjöfartens infrastruktur	41
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	14	Kärnverksamheternas utvecklingsinsatser för planperioden .	43
Vår ekonomi.....	16	Lotsning	43
Ekonomiska förutsättningar.....	16	Sjögeografisk information.....	45
Intäktsprognos.....	18	Farleder	47
Kostnadsprognos	20	Sjötrafikservice.....	49
Investeringsplan 2024-2026.....	21	Isbrytning	51
Långsiktig ekonomisk utblick.....	22	Sjö- och flygräddning	53
Budgetunderlag.....	25	Sjömansservice	55
Sjön ger möjligheter – vi gör skillnad	31		
Vårt uppdrag.....	31		
Vår verksamhet.....	32		
Utmaningar för framtiden	34		
Ökat fokus på säkerhet & beredskap	34		
Fossilfri flotta	35		
Upphandling av nya isbrytare	35		

GD har ordet

De senaste åren har varit påfrestande för oss alla. Pandemin ledde till stora förändringar i hur vi arbetade och skapade nya arbetssätt och metoder. När vi väl trodde pandemin var över invaderade Ryssland Ukraina och vi fick andra förhållanden att ta ställning till.

Sjöfartsbranschen har påverkats av kriserna. Godsflödet minskade visserligen endast marginellt, men är inte åter på tidigare nivåer. Vi kan även se att prognoserna för 2023 visar på minskade nivåer i antal anlop, främst pga. en stor minskning inom kryssningssegmentet men troligen också en kommande lågkonjunktur.

De senaste årens relativt många allvarliga händelser till sjöss har både visat på en god vilja och förmåga men också var gränserna för räddningssystemet går. En kraftfull uppbyggnad av totalförsvarsförmågan och redundansen i verksamheten pågår, mycket tack vare förstärkta anslag. De kommande åren är beroende av fortsatta och ytterligare ökade anslag för att vi ska komma i mål med 90 dagars uthållighet.

För Sjöfartsverket blir effekterna av minskade anlop påtagliga och förvärrar en redan ansträngd ekonomisk situation. För sjöfartsbranschens skull är det viktigt att Sjöfartsverkets ekonomi är god och förutsägbar. Verksamheten är idag underfinansierad trots löpande effektiviseringar och tillfälliga anslagstillskott. Anslagen indexeras inte och ett tak finns för avgiftshöjningar. Statskontorets utredning om

Sjöfartsverkets finansierings- och organisationsform kommer vara en viktig utgångspunkt för hur Sjöfartsverkets långsiktiga förmåga kan säkerställas.

Inför 2023 och 2024, har regering och riksdag beslutat om en klimatkompensation till sjöfarten om 300 mnkr respektive år. Syftet är att minska trycket på farledsavgifterna, vilket vi gör med 21 procent, och dessutom utökas miljöincitamentet. Historiskt sett har många tillfälliga satsningar skett till Sjöfartsverket och sjöfartsbranschen men den låga förutsägbarheten gör att den leder till låg grad av strukturella förändringar som är nödvändiga för ett bättre utnyttjande av det svenska transportsystemet. Sjöfartsverket har under de senaste åren föreslagit en permanent förstärkning av anslagen för att stärka den egna ekonomin. Detta skulle ge möjlighet till en långsiktigt hållbar finansiering och en säkrad servicenivå till samhället i enlighet med vårt uppdrag. Den statliga andelen av myndighetens finansiering skulle därmed uppgå till att täcka de kostnader som är förknippade med ändamålen för anslagen.

Vår extra satsning på fossilfri flotta fortsätter de närmaste åren tack vare förstärkta anslag. Omställningen sker i första hand genom nya arbetssätt och ny teknik och i sista hand genom bränslebyte.

Det är ett efterlängtat besked att vi nu har finansiering av två nya isbrytare. De nya isbrytarna kommer att säkra sjöfarten för ett flertal hamnar i norr och underlätta för de stora industriella investeringar som nu sker i Norrland. Våra nya isbrytare är dessutom anpassade för att klara av de

nya, bredare, fartygen genom att de kan bryta en isränna som är 32 meter bred.

När det gäller vår interna utveckling vill jag särskilt lyfta vårt jämställdhetsarbete. Sedan den första mätningen 2021 har vi ökat vårt jämställdhetsindex från 113 till 140 och ligger därmed över medianen för myndigheter, vi har också uppnått 30 procent kvinnliga chefer. För att öka andelen medarbetare med olika kön och bakgrund krävs stor uthållighet där våra satsningar på en inkluderande och spännande arbetsmiljö når barn och ungdomar redan i låga åldrar.

En spännande arbetsplats är en digitaliserad arbetsplats. Det branschgemensamma arbetet inom

SMARTA anlop och på global samt europeisk nivå fortsätter där Sjöfartsverket utsetts att spela en central roll. Ett viktigt framsteg var IMO beslutet om S100 under 2022. Viktiga steg kommer de närmaste åren tas inom EMSWe, ruttdelning, informationsdelning och AI.

Sjöfarten kommer att fortsätta vara oerhört viktigt för Sverige som land. När 90 procent av all import och export någon gång i transportkedjan går via sjöfart är det ett måste att den fungerar väl. Vi når våra uppsatta mål och klarar av att leverera service till sjöfarten, även i kris.

Nu handlar det om att säkerställa en säker och trygg sjöfart även i framtiden.



Katarina Norén,
Generaldirektör Sjöfartsverket

Foto: Niclas Fasth

Anslagsframställan

För verksamhetsåret 2024 hemställer Sjöfartsverket:

- att myndighetens anslagsnivå avseende 1:1 bibehålls
- att myndighetens anslagsnivå avseende 1:4 höjs med 160,1 mnkr
- att myndighetens anslagsnivå avseende 1:5 höjs med 78 mnkr
- att myndighetens samtliga anslag indexeras

Det råder ett osäkert omvärldsläge som präglas av krig i vår närhet och en lågkonjunktur som stramar åt och dämpar tillväxten i samhället. Omvärldsläget har stor påverkan på samhället och orsakar ett ansträngt läge för sjöfarten och Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket har en viktig roll som infrastrukturhållare för sjötransporter och sedan en tid rustar verket för att även klara uppdraget under ofredstid. De extra medel som tillförts Sjöfartsverket för detta ändamål har en avgörande påverkan på hur väl denna anpassning kan genomföras.

Sjöfartsverket står inför stora utmaningar kommande planperiod i form av stora kostnadsökningar till följd av utvecklingen i omvärlden samt pga. väsentligt ökade krav på säkerhetsskydd, beredskap och redundans som endast delvis täcks av ökade anslag och avgifter. Osäkra priser på exempelvis bränsle och el är stora kostnadsposter i myndighetens ekonomi och får därmed stora budgetära konsekvenser. Sjöfartsverket har små möjligheter att möta dessa kostnadsökningar genom justerade öknings av intäkterna då det finns formella begränsningar för stora delar av intäktssidan. Anlöpsvolym, gods och passagerare har till viss del återhämtat sig efter pandemin, men det rådande omvärldsläget genererar en trend av osäkra volymer.

Sjöfartsverkets farledsavgifter är begränsade till att kunna justeras

maximalt med *konsumtprisindex med konstant skatt* (KPI-KS), vilket speglar inflationsutvecklingen kopplat till konsumtionspriserna rensat för effekterna av höjda eller sänkta skatter på produkterna. Det är rimligt att det finns en kontroll av höjningar av farledsavgiften. Myndigheten efterfrågar dock att begränsningen av avgiftsnivån görs på grunder som bättre kan anpassas till långvariga konjunktursvängningar. Exempelvis genom ett index som bättre återspeglar vad som är kostnadsdrivande för Sjöfartsverket, alternativt en periodisk utvärdering av avgiftsnivån relativt omvärldsutvecklingen.

Det är viktigt att säkerställa det ekonomiska ramverket över tid, alltså att förutsättningar finns för att intäkterna ska kunna överstiga kostnaderna samt tydliga principer för finansieringen av myndigheten. Sjöfartsverket arbetar kontinuerligt med att effektivisera den egna verksamheten varaktigt. Detta genom att minska kostnaderna eller via initiativ som leder till en ökning av intäkterna. Detta sker i den takt som är möjlig med samtidigt bibehållen leverans.

Sjöfartsverket och sjöfartsbranschen efterlyser långsiktiga lösningar för att säkerställa en ekonomisk stabilitet över tid. Myndigheten behöver ett tydligt ramverk med fastställda finansieringsprinciper som omfattar hela verksamheten. Sjöfartsverket bedriver en investeringstung verksamhet som kräver en god och stabil ekonomisk förmåga

samt ekonomisk förutsägbarhet. Detta för att kunna planera långsiktigt, utveckla verksamheten och göra nödvändiga investeringar och underhåll.

Sjöfartsverket föreslår att anslagen återställs till 2022 års nivå samt att samtliga anslag ska indexjusteras. Detta genom en årlig indexjustering enligt vedertagna principer för pris- och löneomräkning (PLO). Myndighetens anslag 1:4 och 1:5 är idag s.k. *BNB-anslag (bruttonationellt belopp)* och räknas därmed inte upp.

Anslagsframställan nedan berör de anslag som krävs för Sjöfartsverkets behov att utföra sitt uppdrag. Från och med 2023 fördelas medel via anslag 1:4 som ett stöd till sjöfarten i form av en s.k.

klimatkompensation. Regeringen har i fjolårets budget aviserat att ett fortsatt stöd även ska ges till sjöfarten under 2024. I anslagsframställan nedan finns dock inte dessa medel upptagna, då behovet inte rör Sjöfartsverkets verksamhet.

Redovisning per anslagspost

Tabell 1, Anslag för verksamhetsåret 2023

Specifikation av anslagposter och finansieringsbehov (mnkr)	Anslag 2023	Behov 2024	Föreslagen ökning
1:1 - Utveckling av statens transportinfrastruktur			
Totalförsvarsplanering	69,0	69,0	-
Investering isbrytare	344,0	1 032,0	-
Delsumma	413,0	1 101,0	-
1:4 - Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål			
Sjö- och flygräddning	155,2	279,3	124,1
Fritidsbåtsinfrastruktur	33,1	69,1	36,0
Fossilfri flotta	45,0	45,0	-
Delsumma	233,3	393,4	160,1
1:5 - Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur			
Ersättning för viss kanaltrafik m.m.	62,3	140,3	78,0
Delsumma	62,3	140,3	78,0
TOTALSUMMA	708,6	1 634,7	238,1

1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Sjöfartsverket föreslår att anslaget under 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur ska uppgå till totalt 1 101 mnkr, fördelat på totalförsvarsplanering, 69 mnkr samt investering av isbrytare 1 032 mnkr.

Totalförsvarsplanering

Planering för höjd beredskap och vidtagande av förmågehöjande åtgärder fortskrider inom Sjöfartsverket enligt de direktiv och anvisningar som beslutats för den civila beredskapen. Sjöfartsverket redovisar sitt totalförsvarsarbete den 1 oktober varje år till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) och Försvarsmakten (FM).

Sjöfartsverket arbetar kontinuerligt med uppbyggnad av krigsorganisation och krigsplanering och vidtar åtgärder efter hand som stärker myndighetens förmåga i krig. Utvecklingen under 2022 har haft starkt samband med anslagstilldelningen om 34 mnkr vilket har nyttjats för genomförande av förmågehöjande åtgärder, där utvecklingen fortgår under 2023.

Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen har tillsammans tagit fram ett förslag på hur tillförda medel ska fördelas mellan myndigheterna för perioden 2021 – 2025. I budgetpropositionen 2023¹ har tilldelningen utökats för 2023-2025. Nya belopp i tabellen nedan med ursprungsförslagets belopp inom parantes:

2023:	69 mnkr (49 mnkr)
2024:	69 mnkr (59 mnkr)
2025:	70,5 mnkr (62 mnkr)

Anslagen ger Sjöfartsverket en relativt god finansiering i de mindre åtgärder där myndigheten också har en bra framdrift i arbetet. Det finns dock större och mer

omfattande åtgärder som inte enbart är beroende av finansiering, utan också utredningar och beslut. Ett sådant område är ledningsplatser och hur detta kan samordnas centralt och/eller geografiskt.

Under 2023 ligger planeringsfokus på vilka platser Sjöfartsverket behöver agera ifrån samt vilka anläggningar och vilken utrustning som krävs för att bedriva vår verksamhet. Detta arbete kommer att leda till ytterligare behov av åtgärder i form av anläggningar och förnödenheter. Den nya sektorsindelningen där Sjöfartsverket ingår i sektorerna "Räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen" samt "Transporter" kan komma att innebära ytterligare behov av medel beroende på hur arbetet utvecklas.

Inriktningen för 2024 kommer att klargöras när sektorsarbetet utvecklas under 2023. Det kommer att ge en tydligare bild av behovet och utifrån de åtgärder som genomförs 2023 kommer Sjöfartsverket under 2024 att arbeta vidare för att ytterligare stärka vår förmåga. Under 2024 planeras också genomförande av en verksamhetsövning för att testa grunderna i krigsorganisationen.

Sjöfartsverkets arbete med att öka förmågan inom civilt försvar/totalförsvar är ett långsiktigt utvecklingsarbete. Det bedömda finansieringsbehovet överstiger de medel som är tillgängliga fram till 2025 och Sjöfartsverket uppskattar i dagsläget behovet för perioden 2026-2030 till cirka 930 mnkr.

¹ Prop. 2022/23:1 utgiftsområde 22, sid 42

Investering isbrytare

Under 2022 kom beskedet att regering och riksdag, via nationell plan för transportinfrastrukturen, finansierar nyanskaffningen av verkets två nya isbrytare med cirka 3,5 mdkr. En tredje isbrytare kommer att på sikt behövas för att säkerställa isbrytarkapaciteten och upprätthållande av sjötransporter till och från Sverige även under vintertid. En tredje isbrytare krävs också för att uppfylla de internationella överenskommelser som finns mellan Östersjöländerna, framförallt mellan Sverige och Finland.

Upphandling av två nya isbrytare pågår med målet att ingå varvskontrakt under hösten 2023. Nyanskaffning av isbrytare innehar en rad osäkerhetsfaktorer. Även under mer normala omständigheter än den världsoro som för närvarande råder är de olika kostnadsposter som påverkar den totala investeringsutgiften mycket svåra att beräkna. Dessa kostnadsposter utgörs bl.a. av konjunkturen för skeppsbyggnad, energipris, stålpris, valutafluktuation men också av den unika skeppsbyggnaden som en isbrytare för norra Östersjön innebär.

Sjöfartsverket kommer inte kunna gå vidare med nyanskaffningen om varvskontraktet inte ryms inom de ekonomiska ramarna. Av den anledningen har Sjöfartsverket tagit fram en ansökan om bidrag från den europeiska s.k. CEF-fonden (Connecting Europe Facility). Ytterligare en bidragsansökan från samma fond kommer att göras under 2023.

Sjöfartsverket vill understryka att varvskontraktet kan innebära delleveranser, och därmed utbetalningar, som inte helt korrelerar med den bedömda investeringsplan som de medel regering och riksdag anslår och anskaffningsperioden baseras på. Anledningen kan vara skäl som inte ligger inom Sjöfartsverkets påverkan, exempelvis överklagan eller kommersiella skäl hos tilldelat varv. Detta kan innebära att anslagsmedel behöver flyttas mellan år under anskaffningsperioden.

1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Sjöfartsverket föreslår att anslaget under 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål ska uppgå till totalt 393,4 mnkr, fördelat på sjö- och flygräddning, 279,3 mnkr, drift och underhåll av vissa sjösäkerhetsanordningar, 69,1 mnkr samt fossilfri flotta, 45,0 mnkr.

Sjö- och flygräddning

Kostnadsdrivande för verksamheten är att hålla beredskap och genomföra övningar, medan de skarpa insatserna påverkar kostnaderna i förhållandevis liten utsträckning. Finansieringen baseras på den modell som utarbetades 2010 av Sjöfartsverket inom ramen för ett regeringsuppdrag². Principen innebär att kostnaden fördelas proportionerligt på respektive samhällssektor som är beroende av sjö- och flygräddningsberedskap. Nedan illustreras finansieringsprincipen.

Tabell 2, Finansieringsprincip

Finansieringsform	Nuvarande finansiering (%)
Skattefinansierade anslag	47
Farledsavgifter	23
Undervägsavgifter	16
Försvarmakten	14
Totalt	100

Genom den för 2022 utökade anslagsnivån uppnåddes balans i finansieringen. Inför 2023 återgår anslagsnivån inom anslag 1:4 till tidigare, lägre, nivå. För sjö- och flygräddningsverksamheten innebär det att den statliga andelen i finansieringsmodellen understiger kostnaderna som anslaget är ämnat att finansiera, dvs. kostnaderna för fritidsbåtssektorn och allmänflygets del. Eftersom det är samma beredskapssatta resurser för alla nödställda är det inte möjligt att avgränsa en nedskärning just mot räddningsberedskapen för

fritidsbåtssektorn. För att möta en minskad finansiering från en av finansiärerna krävs åtgärder som försämrar beredskapen för samtliga.

Under 2023 kommer verksamheten gå med underskott då anslagen minskat. Det är inte möjligt att säga hur en eventuell neddragning skulle påverkat utgången vid de 1 037 räddningsinsatser som genomfördes 2022, men det finns ett samband mellan en lägre beredskap och minskad chans att rädda de mest nödställda. En neddragning hade även påverkat förutsättningarna för Försvarmaktens övningsverksamhet och insatsberedskap negativt pga. att det inom Försvarmakten finns säkerhetskrav på tillräcklig räddningstjänstberedskap när flygverksamhet bedrivs.

En ytterligare utmaning gällande finansieringen är kopplad till de s.k. undervägsavgifterna, där Sjöfartsverket nu har en fordran på den civila luftfarten.

Förutom osäkerheter gällande intäkterna medför rådande omvärldsläge att sjö- och flygräddningsverksamheten utsätts för stora kostnadsökningar. På kort sikt är det främst bränslepriset som påverkas.

Verksamheten bedrivs med ett ständigt fokus att effektivisera och optimera. Exempel på aktuella insatser är förändring av kollektivavtal och översyn av leverantörskostnader. Detta är dock inte tillräckligt för att motverka ökade kostnader för personal, bränsle och underhåll. Kommande år fortsätter

² Regeringsbeslut II 3, N2010/617/TE

kostnadsöversynen med ytterligare inköpsavtal och översyn av verksamhet som inte är uppräknad bland huvuduppgifterna (medicinsk rådgivning till sjöfart samt brandinsatsstyrka). Detta bedöms dock endast ge mindre besparingar.

Verksamheten är dimensionerad utifrån den målsättning som finns för sjö- och flygräddning samt utifrån det, med Försvarsmakten, överenskomna behovet. Räddningssystemet utgör också ett stöd till övriga samhället vid kriser och katastrofer. Sjöfartsverkets helikoptrar kan exempelvis bidra med vinschförmåga till övrig räddningstjänst samt bistå sjukvården med transporter i livshotande lägen när regionernas ordinarie resurser inte räcker till. Detta är en effektivisering på samhällsnivå som kommer medborgare till stor nytta.

Behovet av sjö- och flygräddning är framförallt en följd av Sveriges geografiska läge och utbredning. Insatserna leds av Sjöfartsverket genom sjö- och flygräddningscentralen, JRCC. Räddningsenheterna utgörs främst av egna och samverkanspartners flyg och båtar (främst Sjöräddningssällskapet och Kustbevakningen). Sjöfartsverket förfogar därmed över ett, till stora delar, robust system med en bred palett av förmågor att kunna hjälpa den nödställda. Sammantaget innebär detta upplägg en

organisation där civilsamhällets engagemang tillvaratas för att täcka en stor geografisk yta med högspecialiserade resurser.

Räddningstjänsten har genom åren bedrivits med tonvikt på operativ förmåga och utveckling, med en mer återhållsam resurssättning för strategisk styrning och utveckling. Under senare delen av 2010-talet har förmågan till systemledning och samverkan varit i fokus inom all form av räddningstjänst, bl.a. med anledning av skogsbränderna 2014 och 2018. Till detta tillkommer ett högre fokus på krisberedskap och säkerhetspolitiska utmaningar i det svenska ansvarsområdet där sjö- och flygräddning bedrivs.

Att uppnå en ekonomisk balans i Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningsverksamhet under rådande ekonomiska villkor kan endast genomföras genom att försämrade beredskapen. En försämrade beredskap medför en sämre förmåga att rädda liv med helikopter, vilket i många fall är den enda möjligheten vid olyckor och sjukdomsfall långt ut från kusten, i väglös terräng, vid vissa sjö- och isförhållanden samt vid stora olyckor. Räddningshelikoptern utgör även en livförsäkring för andra räddningsenheter (exempelvis SSRS).

Fritidsbåtsinfrastruktur

Sjösäkerhetsanordningar (SSA:er) i och kring farlederna består av fyrar, bojar, prickar, fasta märken samt ett par stödsystem. SSA:er utgör en mycket viktig del i den maritima infrastrukturen.

Kostnaden för SSA:er innefattar drift och underhåll som innebär periodiskt återkommande service, besiktningar, felavhjälpning och större underhållsinsatser samt utrustningsbyte och större förnyelser.

Sjöfartsverket förordar en finansieringsprincip för drift och underhåll av SSA:er som innebär att handelssjöfarten, genom farledsavgifter, finansierar vad som krävs för att täcka handelssjöfartens behov samt att staten finansierar de behov som finns i farleder vilka främst nyttjas av fritidsbåtssektorn, vilket är knappa hälften av kostnaden. För att tydliggöra kostnadsfördelningen gör Sjöfartsverket en indelning av farlederna enligt fyra olika klassificeringar; klass 1, 2, 3 och 4. Farleder som är klassificerade i klass 1 och 2 trafikeras i huvudsak av handelssjöfarten medan klass 3 och 4 främst trafikeras av fritidsbåtstrafik.

Sjöfartsverkets ekonomiska förutsättningar har sedan många år inneburit att tvingande underhåll prioriterats ned men också att långsiktiga underhållsplaner skjutits på framtiden. Det uppskjutna underhållet för SSA:er, och statliga byggnadsminnen som behandlas under anslag 1:5, har nu till stor del kartlagts och återtagandet har påbörjats.

Den övergripande situationen när det gäller SSA:er är inte så bristfälligt att det omedelbart påverkar Sjöfartsverkets möjlighet att erbjuda säkra och tillgängliga sjövägar. Det är däremot en uppenbar risk för accelererande kostnader och brister i arbetsmiljö om situationen fortgår då många av Sjöfartsverkets olika anläggningar är föråldrade och i dåligt skick.

Sjöfartsverket har sedan förra året ökat satsningarna, i syfte att hantera de mest kritiska underhållsåtgärderna och arbetet fortsätter systematiskt de närmaste åren. Underhållsskulden består av både åtgärder för drift samt investering. Driftåtgärderna innebär en direkt påverkan i form av ökade kostnader medan investeringsåtgärderna främst påverkar kostnadsutvecklingen på sikt. Genom de finansieringsprinciper som Sjöfartsverket tagit fram innebär det ett behov av utökat anslag för farledsunderhåll.

För 2024 beräknas, som följd av underhållsskulden, en total ökad driftskostnad motsvarande 18,3 mnkr. Dessa medel ska användas till eftersatt underhåll av kassunfyrar, ledfyrar och kustfyrar och huvudsakligen i de leder handelssjöfarten har behov av, men där även fritidsbåtssektorn har en nytta. Begränsade åtgärder sker även till viss del för övriga leder. Finansieringsbehovet för den del som hänförs fritidsbåtssektorn, och därmed har behov av ökat anslag, uppgår för 2024 till 7,3 mnkr (av totala 18,3 mnkr). Med dagens ekonomiska villkor och nedgång till tidigare anslagsnivå, efter 2022 års tillfälliga ökning, uppstår en risk för Sjöfartsverket att kunna vidmakthålla utmärkningen. Det är ett faktum att den andel av verksamhetens kostnader som de statliga anslagen ska täcka fortsatt kommer vara underfinansierad.

Utöver ökat anslagsbehov kopplat till underhållsskulden behöver anslagsnivån återgå i linje med den utökade nivån för 2022. Det innebär att anslaget för drift och underhåll av SSA:er behöver höjas till 69,1 mnkr. Detta för att statens respektive handelssjöfartens andel av finansieringen ska bibehållas enligt ovan förordad princip.

Genom att tillhandahålla en funktionell utmärkning samt belysning i farleder säkerställs bl.a. möjligheten för både

handelssjöfarten och fritidsbåtssektorn att säkert navigera nattetid, vid dåligt väder samt under vintertid. Även samhällsviktiga transporter som ambulanstransporter med fartyg, sjöpolis, skoltransporter, lokaltrafik etc. är beroende av utmärkning.

Med bäring på de transportpolitiska tillgänglighetsmålen utgör SSA:er en förutsättning för att näringsliv och allmänheten i hela landet säkert ska ges förutsättningar att bedriva verksamhet och bosätta sig i eller nära skärgården. Fritidsbåtssektorn står för en möjlighet till rekreation och friluftsliv och genom att Sjöfartsverket utför drift och underhåll av SSA:er säkerställs att sektorn kan verka på ett säkert sätt.

För att hålla nere kostnaden för de statliga farlederna genomför Sjöfartsverket en rad åtgärder. Bl.a. översyn och omprövning av

utmärkningen för att kunna glesa ur antalet SSA:er, fortsatt byte av belysning till LED och solceller samt byte till konstruktioner som fodrar mindre underhåll.

Behovet av ökade statliga medel kvarstår dock för att kunna säkerställa en tillförlitlig navigation. En minskad ambitionsnivå avseende SSA:er ger en ökad säkerhetsrisk, vilket inte enbart skulle drabba fritidsbåtssektorn som idag är den i särklass mest olycksdrabbade, utan sannolikt påverka hela den maritima sektorn som skärgårdstrafik och samhällsviktiga transporter. Ett ökat antal olyckor till följd av undermålig utmärkning skulle då öka belastningen på andra samhällsresurser, som räddningstjänst och myndighetens sjö- och flygräddningstjänst.

Fossilfri flotta

Sjöfartsverkets fartygsflotta står för nästan 90 procent av myndighetens totala koldioxidutsläpp, vilket motsvarar cirka 34 000 ton koldioxid per år. Utsläppen per år varierar beroende på hur mycket isbrytning som erfordras. År med mycket isbrytning leder till ökade utsläpp jämfört med år med mindre behov.

Sjöfartsverket har fått anslag för att påbörja omställningen mot fossilfrihet för myndighetens fartygsflotta. Arbetet är i första hand inriktat på operationella och tekniska energieffektiviseringar. Energieffektiviseringar antas kunna minska fartygsflottans energibehov med hälften. Resterande energibehov behöver ske genom bränslebyte från fossil till fossilfri energi.

Arbetet med att ställa om fartygsflottan fortgår men takten i arbetet kommer att under de enskilda åren avvika från anslagna medel. Målet är dock att upparbeta samtliga medel över treårsperioden 2022-2024. Anledningen förklaras bl.a. av den tidsåtgång som krävs för att få nya lösningar och arbetssätt på plats. Det behövs ofta både utredning, tester och upphandling innan en teknisk åtgärd kan implementeras. I det operationella energieffektiviseringsarbetet är utmaningen att förändra normer och beteenden som påverkar bränsleanvändningen. Det finns även svårigheter att snabbt bygga upp en organisation som kan fokusera på arbetet inom fossilfri fartygsflotta. Sjöfartsverkets rederiorganisation är exempelvis, utöver omställningsarbetet, även hårt belastade av förberedelser inför byggnationen av nya isbrytare samt att till följd av höjda krav på säkerhetsskydd ta hem bemanningen av isbrytarna i egen regi.

Under 2022 har, trots utmaningar, ett flertal åtgärder vidtagits, både av teknisk och operationell karaktär. Det har även initierats ett antal utredningar och tester som kommer utvecklas till konkreta åtgärder under 2023 och 2024. Bland dessa kan nämnas användning av bränsleeffektiva lättviktsbåtar, test av metanoldrift av lotsbåtar, utredning av lotsbåtflottans uppvärmning vid kaj samt utbildning och inköp för att kunna använda drönare på isbrytarna. Under 2023 kommer flera åtgärder som genomförts 2022 att skalas upp. Bl.a. installation av en s.k. trimplan på lotsbåtar och fortsatt utveckling av en bränsleeffektiv planering och körning av lotstransporter samt effektivare drift av isbrytare (Oden). Det kommer även påbörjas ett arbete för att ersätta ett befintligt arbetsfartyg med ett nytt hybridfartyg.

För att Sjöfartsverket ska kunna fortsätta omställningen av fartygsflottan och ligga i linje med Sveriges klimatmål behöver myndigheten en långsiktig finansiering avsedd för ändamålet. För att få full effekt av det påbörjade omställningsarbetet, och så småningom nå hela vägen till fossilfrihet, behöver anslaget bibehållas i paritet med nuvarande nivå även efter 2024.

Klimatkompensation

Regering och riksdag har för 2023 och 2024 beslutat om en s.k.

klimatkompensation för sjöfarten om 300 mnkr respektive år. Syftet³ är att minska trycket på farledsavgifterna och därigenom främja en överflyttning av gods från vägtransporter till sjöfart.

Sjöfartsverket fick i regleringsbrevet för 2022 i uppdrag att inkomma till regeringen med förslag på hur denna klimatkompensation skulle kunna utformas på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. Uppdraget lämnades in den 13 april 2022⁴.

På grund av uppdragets utformning, den korta tiden för att utreda tänkbara förslag samt anslagsökningens begränsning i tid, två år, var utgångspunkten att hantera klimatkompensationen inom Sjöfartsverkets nuvarande administrativa system och avgiftsmodell för farledsavgifterna.

Sjöfartsverket föreslog att utöka det befintliga miljöincitamentet genom att en större andel av farledsavgifterna miljödifferentialeras i jämförelse med idag. Det innebar att även miljödifferentialera den s.k. beredskapsavgiften vilket motsvarar en ökning av utbetalda medel med cirka 30 procent (20 mnkr). Resterande medel föreslogs användas genom en generell nedsättning av farledsavgifterna. Regeringen delade Sjöfartsverkets bedömning om hur klimatkompensationen lämpligast skulle utformas och beslutade att öka anslagsändamålet för 1:4 med aviserade medel.

Sjöfartsverkets farledsavgifter grundar sig på rörliga volymer, såsom antalet anlöp och gods- och passagerarvolymer, vilket gör att det inte går att fastställa en nivå på

nedsättningen som exakt kommer att möta klimatkompensationens storlek. Under 2023 sker en nedsättning av farledsavgiften med 21 procent. För att säkerställa att hela klimatkompensationen betalas ut för 2023 kommer en uppföljning av de utbetalda medlen för året att göras under första kvartalet 2024. Kvarstår medel kommer Sjöfartsverket att besluta om att utfärda en kreditfaktura.

Om regering och riksdag avsätter medel även för 2024 kommer samma metod att användas för fördelning av stödet till sjöfarten.

Sjöfartsverket vill understryka svårigheten i att utvärdera effekterna av anslaget. En avgiftsminskning innebär att kostnaderna för sjötransporter överlag minskar. En begränsande faktor är dock att farledsavgifterna i sig står för en relativt liten del av sjöfartens totala kostnader, vilket gör det svårt att bedöma i vilken omfattning avgiftsminskningen i sig bidrar till att öka konkurrenskraften och därigenom möta regeringens syfte med klimatkompensationen. Den andra aspekten är den korta tidsperiod anslaget gäller för (två år). När anslaget tar slut eller när regeringen fattar beslut om att inte tilldela anslag efterföljande år kommer farledsavgifterna att återgå till ordinarie nivåer. Att farledsavgifterna återgår innebär en kraftig ökning från den reducerade nivån. Detta bidrar till en "ryckighet" för branschen som behöver långsiktiga spelregler.

3 Prop. 2022/23:1 Budgetpropositionen för 2023

4 Klimatkompensation – Redovisning av regeringsuppdrag. D nr. 22-01662

1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Sjöfartsverket föreslår att anslaget 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur ska uppgå till 140,3 mnkr.

Sjöfartsverket föreslår en finansieringsprincip som innebär att staten ansvarar för de kostnader som anges i regleringsbrevets anslagsvillkor, dvs. täcka underskott för drift och administration av Trollhätte kanal och slussar, Säfte kanaler, byggnadsminnen samt övrig kanalverksamhet. Det totala behovet uppgår till 140,3 mnkr, vilket fördelar sig på Trollhätte kanal (94,5 mnkr), sju mindre kanaler (9,6 mnkr), byggnadsminnesmärken (21,1 mnkr) samt administration (15,1 mnkr).

Genom Sjöfartsverkets arbete med den maritima infrastrukturen i Trollhätte kanal samt Göta älv, ges förutsättningar för en industriell verksamhet i Vänerregionen. Nyttjandet av sjöfarten för att transportera gods till/från regionen innebär en avlastning från det hårt belastade väg- och järnvägsnätet, vilket bidrar till bl.a. ökad trafiksäkerhet. Vidare är Trollhätte kanal ett kulturarv och uppskattat besöksmål för turister.

Sjöfartsverket förvaltar även Södertälje-, Falsterbo-, Säfte-, Soten-, Vaddö-, Strömma-, Kolströmskanal samt Baggensstaket. Dessa farleder (förutom Södertälje kanal) används till största del av fritidsbåtar, där omfattningen av trafik varierar. I mindre utsträckning förekommer passagerartrafik i form av reguljär lokaltrafik och yrkesfisketrafik. Dessa typer av trafik betalar inte några avgifter till Sjöfartsverket, därför bör kostnaderna för dessa farleder stå under statens betalningsansvar.

Genom att tillhandahålla säkra kanaler kan fritidsbåttrafiken ta sig fram i skyddade vatten i vissa mindre kanaler. Detta leder till minskad risk för sjöolyckor och därigenom en minskad belastning på

annan samhällsservice. Fritidsbåtssektorn är dessutom en uppskattad möjlighet till rekreation och friluftsliv för brukare av de nämnda farlederna. Det är därför av stor vikt att dessa kanaler underhålls för att säkerställa fortsatt nyttjande.

Sjöfartsverket fortsätter även med åtgärder kopplade till det uppskjutna underhållet, t.ex. återinvestering i dammluckor, dykdalber och ledverk i Falsterbokanalerna samt de statliga byggnadsminnena.

Inom ramen för detta anslag innehar Sjöfartsverket förvaltningen, med krav på underhåll och bevarande, av byggnadsminnesmärkta fastigheter. Många av dessa kulturhistoriska platser består av s.k. "fyrbåtar", där den offentliga utredning som presenterades 2013 landar i bedömningen att endast en förvaltare ska finnas även om byggnadsminnesmärkningen omfattar fler byggnader.

Sjöfartsverket förvaltar därför i dagsläget 150 sådana byggnader, fördelade på 38 fastigheter. Riksantikvarieämbetet har tydliggjort att förvaltande myndigheter ska upprätta vårdprogram, vilka är omfattande och resurskrävande. Under 2022 har omfattande insatser gjorts och idag är tio vårdprogram upprättade där frågor såsom historisk användning, objektsbeskrivningar och framtida underhållsplaner hanteras. Under 2023 planeras fyra vårdprogram till att upprättas och under planperioden ytterligare ett tiotal. De hittills upprättade programmen pekar på omfattande och brådskande åtgärdsbehov. Sammantaget medför det en ökad kostnad från 27 mnkr till 62,7 mnkr för 2024, där 41,6 mnkr av dessa är investering och 21,1 mnkr är driftskostnader. Anslagsäskandet ökar

därför till motsvarande belopp för driftskostnaderna då staten har fullt finansieringsansvar för de statliga byggnadsminnena.

Målet är att byggnadsminnena ska uppfylla kravnivån för kulturminnen, vara informativa och tillgängliga för allmänheten. Myndighetens behov av dessa fastigheter omfattar endast möjligheten att säkerställa säker navigation för framförallt handelssjöfarten. Det kan i många fall röra sig om endast ett behov av att ha ett fyrljus etablerat på platsen. Att i övrigt underhålla och förvalta byggnadsminnen är enbart kostnadsdrivande för Sjöfartsverket och ingår inte i myndighetens huvuduppdrag.

Kanalverksamheten inom Sjöfartsverket har under många år arbetat med

kostnadsreducerande åtgärder samt effektivisering av verksamheten, bl.a. har energibesparande åtgärder skett då farledsbelysningen i Trollhätte kanal bytts ut till LED-lampor med styrning av densamma vilket gett en besparing på mer än 500 000 kWh/år. Även minskning av antal arbetsbåtar och personal har genomförts. Intern effektivisering kan dock inte möta effekterna av att myndigheten under decennier haft en oförändrad anslagsnivå som långt ifrån täcker de kostnader verksamheten ger upphov till. Tillfälliga tillskott löser inte den underfinansiering som funnits under många år och lett till en uppskjutning av nödvändiga åtgärder.

Vår ekonomi

Sjöfartsverket är ett affärsverk som finansieras genom avgifter från handelssjöfarten, anslag över statsbudgeten samt övriga intäkter. Det ekonomiska ramverket ska möjliggöra samhällsuppdraget genom att upprätthålla en tillförlitlig, bra och säker leverans samt ge god service till både kunder och samhälle.

Ekonomiska förutsättningar

Sjöfartsverkets övergripande ekonomiska mål, vilka nu är pausade, fastställs annars årligen av regeringen genom

Sjöfartsverkets regleringsbrev under perioden 2022-2024. Regeringen avser återkomma vad gäller ekonomiska mål för 2025 och framåt.

Villkoret för utdelning är också pausat fram t.o.m. 2024, vilket för affärsdrivande verksamheter inom staten är en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet. Sjöfartsverket ska dock inleverera ett belopp motsvarande bolagsskatt, vilket för närvarande är 22 procent på resultatet före skattemotsvarighet. Den resultatutjämningsfond som finns i Sjöfartsverkets balansräkning används för att balansera ekonomiskt goda år mot sämre. Vid positivt resultat kan avsättning göras till resultatutjämningsfonden och vid negativt resultat löses medel upp.

Sjöfartsverket tillämpar samma möjligheter att göra avdrag för tidigare års förluster som aktiebolag har vid beräkning av skattemotsvarighet.

Det innebär att tidigare års förluster avräknas mot aktuellt resultat och att skattemotsvarighet endast beräknas på eventuellt överskjutande belopp.

Sjöfartsverkets långsiktiga ekonomiska stabilitet mäts genom att sätta det egna kapitalet i relation till tillgångsmassan. Sjöfartsverket har ett svagt eget kapital, och har under de senaste tio åren inte nått upp till det soliditetmål som regeringen fastställt.

Utöver årets resultat påverkar ränteförändringar i pensionsskulden och anslagsfinansiering av tillgångar, storleken på Sjöfartsverkets egna kapital och därmed verkets ekonomiska förutsättningar. Det samlade pensionsåtagandet hanteras inom egen balansräkning och med nuvarande pensionsskuld beräknas eventuella realränteförändringar påverka Sjöfartsverkets ekonomi enligt tabellen nedan.

Tabell 3, Känslighetsanalys

Känslighetsanalys; förändring av realränta för pensionsskulden		
Förändring i realränta	Ökning av ek. och pensionsskuld (mnkr)	Minskning av finansiella intäkter (mnkr)
Från -1,5 % till -1,4 %	63	-3
Från -1,5 % till -0,5 %	522	-30
Från -1,5 % till 0 %	783	-45

I budget och treårsplan har följande antaganden för ränta och indexering använts:

Tabell 4, Antaganden i budget och treårsplan

Antaganden i budget och treårsplan		
År	SPV:s nettoreallränta (%)	Indexering (%)
2023	-1,5	8,7
2024	-0,5	5,9
2025	-0,5	1,8
2026	-0,5	1,9

Mot bakgrund av tabell 4 är det prognosticerade utfallet för pensionsskuldens finansiella påverkan enligt tabell 5:

Tabell 5, Prognosticerade utfall

Prognosticerade utfall (mnkr)				
År	Ökning (+)/minskning (-) av ek. avseende försäkringsteknisk omräkning ⁵	Finansiell intäkt (+) /kostnad (-) i resultaträkningen avseende ränta	Finansiell intäkt (+) /kostnad (-) i resultaträkningen avseende indexering	Finansnetto från pensionsskulden
2023	-34	45	-239	-194
2024	574	13	-149	-136
2025	0	14	-48	-34
2026	0	14	-53	-39

Den statliga redovisningsprincipen innebär att bidrag för investeringar från nationell plan för transportinfrastrukturen ska bruttoredo visas. Detta innebär att balansomslutningen ökar tills dess att de löses upp genom avskrivningar, som då ger upphov till motsvarande resultatpåverkan. Den ökade balansomslutningen leder till en påtaglig negativ effekt på soliditeten. För att skapa en mer rättvisande bild av soliditeten har Sjöfartsverket valt att redovisa ytterligare ett soliditetsmått som är exklusive oförbrukade medel, s.k. *justerad soliditet*.

Riksdagen har fattat beslut att anslagsfinansiera två nya isbrytarfartyg. Anslaget antas till fullo kompensera verkets investeringsutgifter och redovisas i balansräkningen istället för i resultaträkningen. Det kommer att öka det egna kapitalet och därmed påverka soliditeten.

Sjöfartsverket behåller fortsatt en låneram som högst får uppgå till 100 mnkr. Detta inkluderar både de lång- och kortfristiga lånen, inklusive tidigare upplåning.

Som restriktion för höjning av farledsavgiften gäller att avgiftstarifferna får öka med högst konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS). Medel som

⁵ SPV fastställer i november räntan för kommande räkenskapsår. Räntan har historiskt följt ränteutvecklingen på svensk lång realobligation. När räntan förändras mellan två räkenskapsår, räknas pensionsskulden om till den nya

räntesatsen per den 1 januari. Omräkningen av ränta ingår i det som kallas försäkringsteknisk omräkning (FTO) och bokförs mot eget kapital.

används till miljöincitament (cirka 60 mnkr per år) omfattas inte av restriktionen. Den strategiska inriktningen är att öka miljöincitamentet vilket Sjöfartsverket tillsammans med branschen vill samverka vidare kring. Ett första steg är att, efter klimatkompensationens slut, bibehålla den ökade nivån som inkluderingen av beredskapsavgiften i miljöincitamentet bidrar till (cirka 30 procent).

Det finns möjlighet för Sjöfartsverket att öka intäkterna genom att utöva uppdragsverksamhet. Den strategiska målsättningen är en ökning med 50 mnkr till 2027 (jmf. 2017). Med utgångspunkt i genomförd instruktionsändring och möjligheterna utifrån ett konkurrenslagstiftningsperspektiv avser Sjöfartsverket utveckla befintliga tjänster men också hitta nya tjänster. Syftet är, om än i liten omfattning, att tillvarata alla intäktsmöjligheter och på så sätt hålla tillbaka avgiftshöjningar, vilket torde vara en av grundtankarna med affärsverksmodellen.

Intäktsprognos

Sjöfartsverkets verksamhet finansieras till drygt 70 procent genom avgifter via handelssjöfarten, de s.k. farleds- och lotsavgifterna. Intäkter genereras också genom försäljning av produkter och tjänster, medel från Försvarmakten, medel från undervägsavgifter via Eurocontrol samt anslag via statsbudgeten (cirka 12 procent).

Utvecklingen av antalet anlöp och mängd gods har stor påverkan på Sjöfartsverkets ekonomi. Under pandemin 2020 och 2021 minskade antalet anlöp till svenska hamnar markant. Inte heller under 2022 har sjöfartsvolymnerna kommit upp i de nivåer som förelåg innan pandemiutbrottet. Omvärldsläget med höga energipriser, hög inflation och det pågående kriget i Ukraina gör att framtiden ser väldigt osäker ut. För 2023 beräknas sjöfartsvolymnerna minska något jämfört med 2022, det gäller främst

kryssningstrafiken i Östersjön. Under planperioden beräknas sedan sjötrafiken långsamt återgå till mer normala nivåer.

2022 höjdes farledsavgifterna med 9,1 procent. Av dessa avsåg 1,1 procent tackning för myndighetens kostnader, vilket är i enlighet med restriktionen för höjning av farledsavgiften (KPI-KS) i regleringsbrevet. Resterande åtta procent syftar till att täcka Sjöfartsverkets utbetalningar till följd av miljöincitamentet samt täcka en tredjedel av utebliven höjning för 2021 års incitament. 2023 höjdes farledsavgiften med 5,1 procent vilket motsvarade ökningen av KPI-KS fram t.o.m. augusti 2022. Även under den kommande planperioden beräknas avgiftstarifferna höjas med kostnadsökningarna enligt nämnda index.

Sjöfarten kommer under 2023 och 2024 ges en klimatkompensation på 300 mnkr respektive år. Dessa medel utbetalas genom Sjöfartsverket och för ändamålet har ett anslag tilldelats myndigheten. Sjöfartsverket kommer att inkludera den s.k. beredskapsavgiften i farledsavgiften i miljöincitamentet, vilket motsvarar en ökning av miljöincitamentet med cirka 20 mnkr. Resterande del av klimatkompensationen kommer att användas genom en nedsättning av farledsavgiften.

Intäkterna från lotsningen är beroende av antal anlöp till Sverige. Antalet lotsningar minskade under pandemin och var även under 2022 klart lägre än de senaste normala åren (2018 och 2019). Principen för finansiering av lotsningsverksamheten är full kostnadstäckning, vilket innebär att intäkterna från lotsavgifterna ska täcka de kostnader som verksamheten ger upphov till. Det råder idag inte full kostnadstäckning vilket förorsakar fortsatt behov av att höja lotsavgifterna. 2023 höjdes lotsavgifterna med tio procent vilket i princip enbart ger tackning för ökade kostnader avseende bl.a. el och drivmedel. De vikande volymerna och de

ökade kostnaderna inom lotsningsverksamheten gör att lotsavgifterna planeras att höjas med tio procent under 2024 och 2025. Det bör påpekas att antalet anlöp och kostnadsfördyringar genom ökad inflation påverkar dessa höjningar. Påverkan till följd av Transportstyrelsens nya lotsföreskrift som inträder den 1 december 2023 är inte helt enkel att förutse och kan även den komma att ändra förutsättningarna för såväl verkets lotsintäkter som kostnadsmassan.

Sjöfartsverket får ersättning för de kostnader för sjö- och flygräddningsverksamheten som avser kommersiell luftfart via Eurocontrol. Ersättningen för åren 2023-2024 beräknas i enlighet med det reviderade utkastet på prestationsplan för åren 2020-2024 som Kommissionen beslutade den 5 december 2022. För åren 2025-2026 antas ersättningen ligga på i princip samma nivå som för 2024. Ersättningen under planperioden förväntas därför uppgå till cirka 92 mnkr per år, vilket är lägre än den andel av kostnaderna som enligt finansieringsmodellen ska täckas av den kommersiella luftfarten. Det finns också en risk att utfästelser om utbetalningar till Sjöfartsverket inte kommer att ske, då

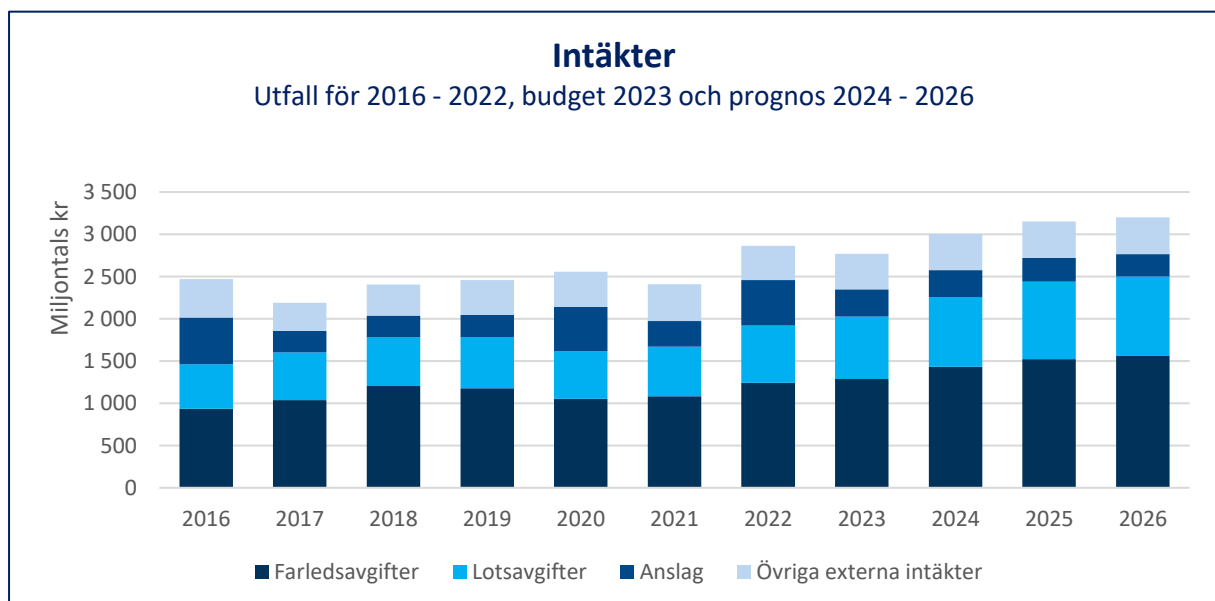
Eurocontrol idag uppbär ett underskott till följd av den stora nedgång som drabbat luftfarten under pandemin.

Sjöfartsverket och Försvarsmakten har en överenskommelse om helikoptertjänster som ersätts med 14 procent av den totala kostnaden för sjö- och flygräddningen. 2023 uppgår den till 85 mnkr. Femåriga avtal finns även för underhåll och sjömätning av militära farleder.

Genom statsbudgeten får Sjöfartsverket anslag vilket ska täcka kostnader för att tillgodose fritidsbåtssektorns, skärgårdstrafikens, fiskets och den icke kommersiella luftfartens behov.

Övriga intäkter består av försäljning av produkter och tjänster som exempelvis produkter baserad på sjögeografisk information. Under 2023 planeras en forskningsexpedition sommartid med Sjöfartsverkets isbrytare Oden vilken beräknas inbringa en intäkt på cirka 20 mnkr. För åren 2024-2026 är expeditionerna ännu inte fastställda, men enligt prognos blir intäkten per år ungefär samma nivå. Grafen nedan visar utvecklingen av Sjöfartsverkets intäkter mellan åren 2016 och 2022, samt budgeterad intäkt för 2023 och prognosticerad budget 2024-2026.

Figur 1, Utveckling av Sjöfartsverkets intäkter



Kostnadsprognos

Sjöfartsverket har kostnader som svårigen, åtminstone på kort och medellång sikt, går att anpassa till snabba förändringar i anlop och godsvolymer. För att säkra ett väl fungerande transportsystem i hela Sverige behöver Sjöfartsverket bedriva verksamhet i hela landet. Sjöfartsverkets kostnader drivs av en rad åtaganden som följer av såväl verkets instruktion och lotsförordning som överenskommelser, vilka antingen är formaliserade genom avtal (t.ex. isbrytning) eller genom en samhällelig förväntan på viss förmåga (t.ex. sjö- och flygräddning). Nya krav och uppdrag läggs löpande på Sjöfartsverket, främst inom säkerhet, klimat, miljö, säkerhetsskydd, beredskap, men även genom nya EU-regelverk (EMSW). Dessa åtaganden har stora beroenden till drivmedel, valutor och energi, som alla påverkats av ökade priser.

Sjöfartsverket har med begränsade resurser prioriterat leveranser till sjöfarten och samhället, men det har också lett till en underhållsskuld i farleder samt uppskjutna investeringar i fartygsflottan.

Personalkostnaderna utgör mellan 65–70 procent av verkets ekonomi och har ökat under de senare åren till följd av insourcing av verksamhet och höjda krav. Förstärkning har gjorts inom framförallt IT (säkerhet och redundans), men också inom dokumenthantering, offentlighet och sekretess, inköp, säkerhet, beredskap, totalförvarsplanering, miljö och hållbarhet samt moderna kollektivavtal. Målet med dessa satsningar är att de ska skapa goda förutsättningar för kärnverksamheten men också för att garantera att Sjöfartsverket kan utföra de uppgifter och uppdrag som krävs av en myndighet.

Förutom förstärkning inom stödfunktioner ökar personalkostnaderna främst inom lotsningsverksamheten för att möta pensionsavgångar och en förändrad geografisk trafikbild, samt inom IT där

budgeten omfattar de säkerhetshöjande åtgärder som beslutats och samtidigt vidmakthålla förvaltningarna. Även inom Rederiet och Infrastruktur ökar antalet anställda då organisationen rustar för hemtagning av isbrytarbemanning, byggnation av nya isbrytare och för att omhänderta underhållsskulden i farleder och byggnadsminnen.

Centrala löneförhandlingar pågår och löner bedöms hamna på en högre nivå än vad som varit fallet de senare åren.

En kostnad som har en betydande påverkan på ekonomin är isbrytningen, vilken också är en kostnad som till stor del ligger utanför myndighetens påverkan då vädret styr behovet av isbrytning. I likhet med övriga år omfattar budgeten endast en relativt mild isvinter vilket innebär risk för ytterligare kostnader upp till cirka 100 mnkr.

Vid en jämförelse av kostnaderna tidigare år bör beaktas att det nu är ett helt annat omvärldsläge, där effekter av höjda elpriser, valutaberoenden, inflation och materialfördyringar har en eftersläpningseffekt som slår med full kraft under 2023 och framåt.

Övriga externa kostnader varierar över åren, exempelvis beroende på andelen externt upphandlad sjömätning, större underhållsinsatser på Sjöfartsverkets fartygsflotta och planerade underhållsprojekt på verkets sjösäkerhetsanordningar.

Sjöfartsverkets arbete med effektiviseringar av verksamheten fortsätter. Effektiviseringsarbetet genom programmet "Miljarden" fortsätter under planperioden med syfte att ge såväl konkreta besparingar som att stärka en kultur av kostnadsmedvetenhet.

De finansiella kostnaderna beräknas öka markant under planperioden, främst under 2023 och 2024. Detta med anledning av den kraftiga ökningen av prisbasbeloppet som indexeringen av pensionsskulden

baseras på, i kombination med en högre ränta.

Investeringsplan 2024-2026

Sjöfartsverket bedriver en investerings-
tung verksamhet. Under planperioden
krävs omfattande investeringar gällande
olika typer av fartyg. Förutom
isbrytarfartyg, som är den största utgiften,
krävs även investeringar i farleds- och
sjömättningsfartyg samt lotsbåtar.
Investeringar i farleder och kanaler
innefattas också över hela planperioden.
Planerade investeringar för perioden
2024-2026 uppgår till över tio mdkr. Av
dessa avser över tre mdkr nya
isbrytarfartyg och sex mdkr investeringar i
nya farledsprojekt.

Sjöfartsverket har erhållit drygt 3,4 mdkr i
anslag för att bygga två nya isbrytarfartyg.
Detta anslag antas tillfullo kompensera
verkets investeringsutgifter för dessa
fartyg.

De farledsprojekt som finns med i
nationell plan för transportinfrastrukturen
finansieras genom att medlen tilldelas
Trafikverket, som i samverkan med
Sjöfartsverket genomför projekten.
Ekonomistyrningsverket (ESV) har
fastslagit att farlederna ska utgöra en
anläggningstillgång i staten. Då
Sjöfartsverket är den myndighet som är
infrastrukturförvaltare för farleder och
farledshållning ska verket redovisa
farledsprojekten som en anläggnings-
tillgång. Dessa finansieras via nationell
plan eller via regionala planer.

De stora volymerna i farledsprojekten
återfinns framförallt i Södertälje sluss och
kanal, Luleå (Malmporten) och Göteborg.
Under planperioden kommer utbyte och
uppgradering av slussarna i Trollhätte
kanal att påbörjas. För vissa av
investeringsutgifterna har Sjöfartsverket
ännu inte erhållit definitivt startbeslut från
Trafikverket.

Investeringar i arbets- och
sjömättningsfartyg bedöms uppgå till cirka
475 mnkr. Här ingår ersättningsfartyg till
arbetsfartygen Baltica, Scandica och
Gina. För sjömättningsfartygen noteras
investeringar genom nya drivlinor till
Anders Bure och Johan Månsson samt
uppgradering av inredning till Jacob Hägg.
Nyanskaffning av lotsbåtar beräknas
under perioden uppgå till cirka 70 mnkr.

Vidare innehåller planperioden exempelvis
investeringar i ett nytt VTS-system, nytt
EU-gemensamt rapporteringssystem
(EMSWe), ett antal investeringar i fyrrar,
utbyte av AIS-basstationer samt diverse
fordon.

De investeringar som inte har extern
finansiering, exempelvis projekt i nationell
plan för transportinfrastrukturen,
finansieras normalt genom egna medel.
Sjöfartsverket har för närvarande
bemyndigande att ta lån upp till 100 mnkr
genom Riksgäldskontoret eller annat
låneinstitut. Idag finns inga lån upptagna.
Under slutet av planperioden kan det bli
aktuellt om en begäran att utöka
låneramen då flera större investeringar
finns i verkets investeringsplan såsom
t.ex. nya arbetsfartyg.

Långsiktig ekonomisk utblick

Investeringsplan med utblick mot 2032

Förutom de investeringar som ligger inom planperioden har framtida investeringsbehov under hela den framtida tioårsperioden tagits fram. Detta är en del av Sjöfartsverkets långsiktiga planeringsarbete som succesivt kommer att detaljeras. Denna plan påvisar de investeringsbehov som bedöms föreligga inom perioden 2023-2032 och som krävs för att myndigheten ska kunna utföra samhällsuppdraget över tid. Det totala prognostiserade investeringsbehovet under perioden 2023-2032 uppgår till över 23 mdkr varav 13 mdkr avser farledsprojekt finansierade via Trafikverket och sju mdkr avser nya isbrytarfartyg.

Sjöfartsverket har erhållit drygt 3,4 mdkr i anslag för att bygga två nya isbrytarfartyg. Sedan tidigare har Sjöfartsverket anmält att det finns behov av att ersätta tre isbrytarfartyg i Atle-klass. I början av 30-talet kommer det även att finnas behov av att ersätta Oden. Finansiering för ett tredje fartyg samt en ersättning för Oden är ännu inte klarlagd.

Övriga investeringar rörande Sjöfartsverkets flotta under planperioden

omfattar nyanskaffning av lotsbåtar och arbetsfartyg samt uppdatering av radar- och navigationsutrustning i befintliga fartyg. Dessa investeringar bedöms under perioden 2023-2032 uppgå till närmare en mdkr.

Farledsprojekten i Göteborg och Luleå (Malmporten) kommer att fortgå efter planperioden 2024-2026 med en beräknad kostnad på drygt 900 mdkr. Arbetet med utbyte och uppgradering av slussarna i Trollhätte kanal beräknas ta fart i slutet av perioden. Fram till 2032 är de beräknade kostnaderna i kanalen nästan fem mdkr. Efter 2026 har Sjöfartsverket ännu inte erhållit några startbeslut från Trafikverket.

På längre sikt kommer reinvesteringar i myndighetens räddningshelikoptrar att krävas. Sjöfartsverket har även ett antal administrativa system som behöver bytas eller kompletteras. Det förändrade säkerhetsläget ställer även helt andra krav på IT-infrastrukturen än tidigare.

Figur 2, Investeringsvolym 2023-2032



Långsiktig finansiell utveckling

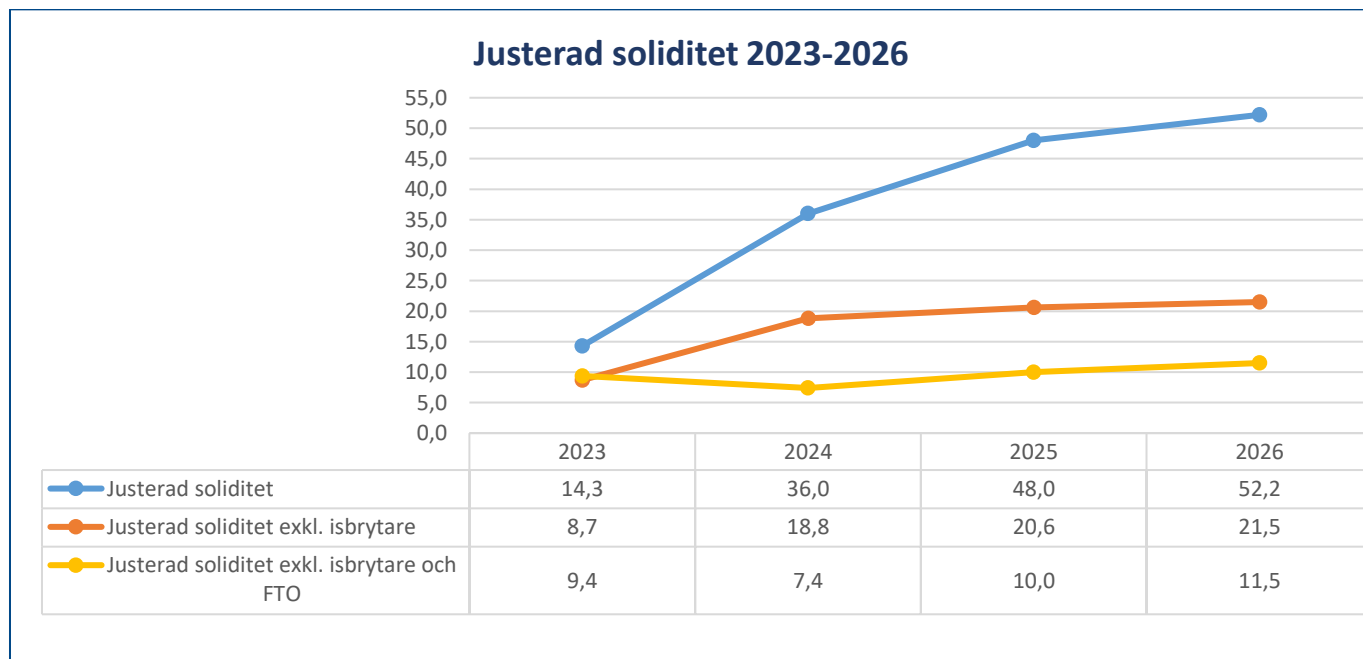
Som beskrivs i de ekonomiska förutsättningarna ovan är soliditetsmålet starkt påverkat av både investeringar i nationell plan samt redovisningsprinciper kopplade till anslagsfinansiering av isbrytare och ränteförändring i pensionsskulden. Det speglar därmed inte överskottet av Sjöfartsverkets rörelse. Fluktuationerna till följd av dessa påverkansfaktorer framgår i nedan grafer som visar måtten med och utan dessa effekter. Figur 3 nedan visar utvecklingen för den *justerade* soliditeten för planperioden utifrån tre alternativ. Den orangea linjen visar den justerade soliditeten exklusive effekten av anslagen för isbrytarna. Den gula linjen exkluderar både anslag för isbrytare samt effekter till följd av försäkringsteknisk omräkning (FTO) av pensionsskulden.

Sjöfartsverket hade fram till verksamhetsåret 2021 som, långsiktigt, ekonomiskt mål att soliditeten skulle

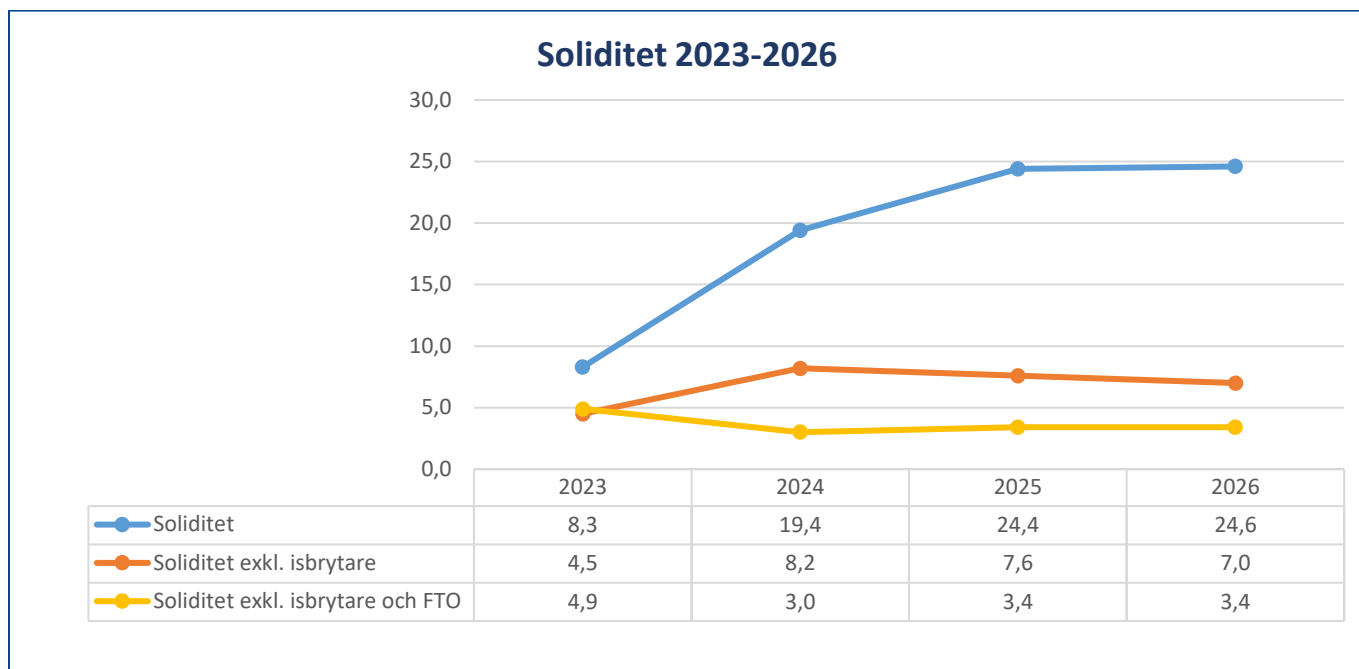
uppgå till minst 25 procent. Regeringen meddelade i budgetpropositionen 2021 att det inte var rimligt att ställa krav på varken räntabilitet eller soliditet under perioden 2021–2024, detta för att myndigheten skulle ges alla tillgängliga möjligheter att möta effekterna från pandemin. Då det ekonomiska målet, trots att det är pausat till 2024, utgår från soliditet visas i figur 4 på nästkommande sida utvecklingen för måttet enligt samma antaganden som för den justerade soliditeten.

Det är inte alldeles enkelt att åskådliggöra rättvisande grafer av verkets ekonomiska mål givet de påverkansfaktorer som soliditetsmålet nu innefattar. Som framgår av graferna nedan finns dock möjlighet att nå soliditetsmålet på 25 procent under planperioden. Anledningen är dock till stor del genom det tillkommande anslaget för nya isbrytare och försäkringsteknisk omräkning.

Figur 3, Utveckling justerad soliditet 2023-2026



Figur 4, Utveckling soliditet 2023-2026



Budgetunderlag

Den ekonomiska översikten för planperioden 2024-2026, med 2022 (utfall) och 2023 (budget) som referensperioder, sammanfattas i följande resultat- och balansräkning, finansieringsanalys, nyckeltal samt investeringsplan inklusive uppdelning på vidmakthållande och nyinvestering. Översikten utgår från de förutsättningar som gäller för Sjöfartsverket idag.

Tabell 6, Resultaträkning

RESULTATRÄKNING, I LÖPANDE PRISER, MNKR					
Intäkter	2022 Utfall	2023 Budget	2024 Prognos	2025 Prognos	2026 Prognos
Farledsavgifter	1 255	1 289	1 432	1 524	1 561
Lotsavgifter	671	737	827	916	939
Anslag	529	322	316	279	265
Övriga intäkter	433	435	439	440	442
Summa intäkter	2 888	2 783	3 013	3 159	3 207
Kostnader					
Personalkostnader	-1 387	-1 533	-1 762	-1 793	-1 858
Övriga kostnader	-998	-1 155	-1 019	-994	-1 002
Avskrivningar	-195	-209	-218	-219	-229
Övriga rörelsekostnader	-9	0	0	0	0
Summa kostnader	-2 589	-2 897	-2 999	-3 006	-3 089
Rörelseresultat	299	-114	14	153	118
Resultat från finansiella investeringar					
Finansnetto	23	-195	-135	-35	-39
Resultat efter finansiella poster	322	-309	-121	118	79
Bokslutsdispositioner					
Förändring av resultatförändringsfond	-304	0	0	0	0
Resultat före skatt	19	-309	-121	118	79
Skattemotsvarighet	0	0	0	0	0
Årets resultat	19	-309	-121	118	79

Tabell 7, Balansräkning

BALANSRÄKNING, MNKR					
	2022	2023	2024	2025	2026
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar	102	260	268	278	288
Materiella anläggningstillgångar	4 722	6 172	8 857	12 586	15 630
Finansiella anläggningstillgångar	120	120	120	120	120
Summa anläggningstillgångar	4 944	6 552	9 245	12 984	16 038
Omsättningstillgångar					
Varulager m.m.	73	73	73	73	73
Kortfristiga fordringar	304	319	335	352	370
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	276	276	276	276	276
Kassa och bank	1 651	1 443	1 440	1 477	1 365
Summa omsättningstillgångar	2 304	2 111	2 125	2 178	2 084
SUMMA TILLGÅNGAR	7 248	8 663	11 370	15 162	18 122
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Statskapital	446	446	446	446	446
Bundet eget kapital	446	446	446	446	446
Fritt eget kapital					
Resultatutjämningsfond	921	921	921	921	921
Statskapital – investeringar anslag isbrytare	33	377	1 409	2 785	3 473
Balanserat resultat	-704	-719	-455	-576	-458
ÅRETS RESULTAT	19	-309	-121	118	79
Summa fritt eget kapital	269	270	1 754	3 248	4 015
Summa eget kapital	715	716	2 200	3 694	4 461
Avsättningar					
Avsatt till pensioner	3 388	3 720	3 351	3 433	3 519
Övriga avsättningar	2	2	2	2	2
Summa avsättningar	3 390	3 722	3 353	3 435	3 521
Kortfristiga skulder					
Icke räntebärande skulder	197	197	197	197	197
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	2 947	4 028	5 619	7 836	9 943
Summa kortfristiga skulder	3 144	4 226	5 816	8 034	10 140
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	7 248	8 663	11 370	15 162	18 122

Tabell 8, Finansieringsanalys

FINANSIERINGSANALYS, MNKR					
	2022	2023	2024	2025	2026
RÖRELSEN	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Resultat efter finansiella poster	322	-309	-121	118	79
Justeringar för poster som ej ingår i kassaflödet	208	511	426	306	318
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	531	202	305	424	397
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital					
Förändringar av varulager	-14	0	0	0	0
Förändring av kortfrist fodringar	16	-15	-16	-17	-18
Förändring av kortfrist skulder	545	1 081	1 591	2 217	2 106
Kassaflöde från den löpande verksamheten	1 078	1 268	1 880	2 625	2 486
INVESTERINGAR					
Förändringar i långfristiga fordringar	-3	0	0	0	0
Investeringar anläggningstillgångar	-665	-1 820	-2 915	-3 964	-3 286
Försäljning av anläggningstillgångar	7	-	-	-	-
Nettoinvesteringar i rörelsen	-661	-1 820	-2 915	-3 964	-3 286
Kassaflöde efter investeringar	417	-552	-1 035	-1 339	-800
FINANSIERINGSVERKSAMHETEN					
Kapitaltillskott	20	344	1 032	1 376	688
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	20	344	1 032	1 376	688
Årets kassaflöde	437	-208	-3	37	-112
LIKVIDITETSFÖRÄNDRING					
Likvida medel vid årets början	1 214	1 651	1 443	1 440	1 477
Likvida medel vid årets slut	1 651	1 443	1 440	1 477	1 365
FÖRÄNDRING I LIKVIDA MEDEL	437	-208	-3	37	-112

Tabell 9, Nyckeltal

NYCKELTAL					
	2022	2023	2024	2025	2026
ANALYS	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Kassalikviditet, %	70,9	48,2	35,3	26,2	19,8
Balanslikviditet, %	73,3	50,0	36,5	27,1	20,5
Sysselsatt kapital	4 104	4 438	5 553	7 129	7 982
Soliditet, %*	9,9	8,3	19,4	24,4	24,6
Justerad soliditet, %**	15,3	14,3	36,0	48,0	52,2
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	8,8	Negativt	Negativt	1,3	0,5
Räntabilitet på eget kapital, %	1,9	Negativt	Negativt	4,0	1,9
Räntetäckningsgrad	153,6	Negativt	Negativt	Negativt	Negativt

* 2015 fastslog ESV att Sjöfartsverket i egenskap av infrastrukturförvaltare för farleder och farledshållning ska redovisa farledsprojekten som anläggningstillgång. Bidrag för att finansiera investeringen tas upp som oförbrukade bidrag vilket ökar skuldsättningsgraden. Detta gör att soliditeten kontinuerligt försämras.

Riksdagen har fattat beslut att anslagsfinansiera två nya isbrytarfartyg. Anslaget antas till fullo kompensera verkets investeringsutgifter och redovisas över balansräkningen istället för i resultaträkningen. Det kommer att öka det egna kapitalet och därmed påverka soliditeten.

** Justerad soliditet (soliditet exklusive oförbrukade bidrag).

DEFINITIONER OCH NYCKELTALSBERÄKNINGAR

Kassalikviditet	Omsättningstillgångar exkl. varulager dividerat med icke räntebärande skulder
Balanslikviditet	Omsättningstillgångar dividerat med icke räntebärande skulder
Sysselsatt kapital	Balansomslutningen minskad med icke räntebärande skulder beräknat som ett genomsnitt för de senaste två åren
Soliditet	Eget kapital dividerat med balansomslutningen
Justerad soliditet	Justerad soliditet beräknas på samma sätt som soliditet. Skillnaden är att oförbrukade bidrag har exkluderats från nämnaren "summa eget kapital och skulder"
Räntabilitet på sysselsatt kapital	Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med sysselsatt kapital
Räntabilitet på eget kapital	Årets resultat dividerat med genomsnittligt eget kapital för de senaste två åren efter
Räntetäckningsgrad	Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med finansiella kostnader

Tabell 10, Investeringsplan per affärsområde

INVESTERINGSPLAN 2024-2026, TKR					
TILLGÅNGSTYP	2022 Utfall	2023 Budget	2024 Prognos	2025 Prognos	2026 Prognos
Farleder					
Farledsförbättringar	488 592	1 084 500	1 512 300	2 561 600	2 250 400
Fast utmärkning och flytande utmärkning	38 857	92 816	118 913	97 490	160 226
Arbetsfartyg	3 937	13 300	31 600	140 000	238 000
Övrigt	5 312	6 235	6 700	2 100	2 100
Summa farleder	536 698	1 196 851	1 669 513	2 801 190	2 650 726
Varav finansieras av Trafikverket	-488 592	-1 084 500	-1 512 300	-2 561 600	-2 250 400
Isbrytning					
Nya isbrytarfartyg	17 881	344 000	1 032 000	1 376 000	688 000
Fartyg i övrigt	8 534	1 000	9 000	4 000	0
Summa isbrytning	26 415	345 000	1 041 000	1 380 000	688 000
Varav finansierat via anslag 1:4	0	-344 000	-1 032 000	-1 376 000	-688 000
Sjötrafikservice (VTS)					
Sjöfartsnära tjänster	0	11 810	11 477	13 983	2 564
VTS-centraler	342	33 863	38 813	28 043	12 933
Summa sjötrafikservice (VTS)	342	45 673	50 290	42 026	15 497
Sjögeografisk information					
Sjömättingsfartyg	527	2 800	17 800	35 000	10 000
Utrustning för sjömätning	1 539	9 500	9 600	9 010	5 340
IT-system m.m.	563	4 787	3 300	0	0
Summa sjögeografisk information	2 629	17 087	30 700	44 010	15 340
Lotsning					
Lotsstationer	10 355	18 250	10 750	10 000	10 000
Lotsbåtar	21 070	10 400	24 480	18 400	38 400
Summa Lotsning	31 425	28 650	35 230	28 400	48 400
Sjö- och flygräddning					
IT-system	140	100	200	200	200
Helikopterbaser	2 416	2 000	150	0	0
Räddningshelikoptrar	3 147	25 473	3 362	2 000	2 000
Övrigt	0	1 383	1 000	750	0
Summa sjö- och flygräddning	5 703	28 956	4 712	2 950	2 200
Gemensamma funktioner					
IT-system, fastigheter, bilar, Arkö m.m.	61 015	156 568	7 101	10 000	10 000
Summa gemensamma funktioner	61 015	157 818	8 501	10 000	10 000
Totala investeringar	664 227	1 820 035	2 839 946	4 308 576	3 430 163
Varav anslagsfinansiering via Trafikverket	-488 592	-1 428 500	-1 512 300	-2 561 600	-2 250 400

Tabell 11, Förslag till investeringsplan indelat i nyinvestering och vidmakthållande

FÖRSLAG TILL INVESTERINGSPLAN 2024-2026, TKR					
	2022	2023	2024	2025	2026
Nyanskaffningar	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Farleder	488 592	1 084 500	1 537 400	2 701 600	2 488 400
Isbrytning	17 881	344 000	1 037 000	1 376 000	688 000
Sjötrafikservice	0	19 310	13 477	13 983	2 564
Sjögeografisk information	563	14 637	19 800	15 800	10 000
Lotsning	19 187	10 000	24 400	13 400	33 400
Sjö- och flygräddning	870	5 294	1 044	2 200	2 200
Gemensamma funktioner	19 823	74 825	0	0	0
Summa utgifter av nyanskaffning	546 916	1 552 566	2 633 121	4 122 983	3 224 564
Varav maskiner och inventarier	58 184	449 216	1 119 977	1 561 383	974 164
Varav fastigheter och markanläggningar	488 592	1 103 350	1 512 450	2 561 600	2 250 400
Finansiering					
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)	-	-	-	-	-
Anslag (via Trafikverket)	-488 592	-1 428 500	-2 544 300	-3 937 600	-2 938 400
Egna medel	-58 324	-124 066	-88 821	-185 383	-286 164
Summa finansiering nyanskaffning	-546 916	-1 552 566	-2 633 121	-4 122 983	-3 224 564
Vidmakthållande					
Farleder	48 106	112 351	132 113	99 590	162 326
Isbrytning	8 534	1 000	4 000	4 000	0
Sjötrafikservice	342	26 363	36 813	28 043	12 933
Sjögeografisk information	2 066	2 450	10 900	28 210	5 340
Lotsning	12 238	18 650	10 830	15 000	15 000
Sjö- och flygräddning	4 833	23 662	3 668	750	0
Gemensamma funktioner	41 192	82 993	8 501	10 000	10 000
Summa utgifter för vidmakthållande	117 311	267 469	206 825	185 593	205 599
Varav maskiner och inventarier	70 183	144 403	77 162	78 103	35 373
Varav fastigheter och markanläggningar	47 268	123 066	129 663	107 490	170 226
Finansiering					
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)	-	-	-	-	-
Egna medel	-117 311	-267 469	-206 825	-185 593	-205 599
Summa finansiering vidmakthållande	-117 311	-267 469	-206 825	-185 593	-205 599

Sjön ger möjligheter – vi gör skillnad

Sverige är till stor del beroende av sjöfarten för import och export av varor och gods. Hela 90 procent av alla varor och råvaror går någon gång i transportkedjan via sjövägen till och från Sverige. Sjöfarten är en central del av transportsystemet som klarar stora volymer på ett effektivt och hållbart sätt.

Sjöfartsverkets huvuduppgift är att ansvara för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. Det görs genom att Sjöfartsverket tillhandahåller isbrytning, lotsning, farledsservice och sjötrafikinformation till alla tusentals fartyg som rör sig i våra farvatten, samt att vi sjömäter och arbetar med utmärkning av farlederna, producerar sjökort och annan sjögeografisk information. Sjöfartsverket har ett brett samhällsansvar och uppgift, som också innefattar att sjömän ska ha möjlighet till en rik fritid genom vår sjömansserviceverksamhet, samt räddningstjänsten vid sjö- och flygolyckor. Där leder och koordinerar Sjöfartsverket insatserna och samverkar med andra partners som ingår i sjö- och flygräddningssystemet.

Utifrån samhällets och kunders behov erbjuder och utvecklar Sjöfartsverket tjänster inom sjöfart, sjö- och flygräddning och maritim infrastruktur. Det bidrar till långsiktig hållbarhet, konkurrenskraft samt en säker och innovativ sjöfart. Som expert- och servicemyndighet genomförs uppgifter och affärer på ett öppet sätt, på egen hand eller med hjälp av andra. Genom flexibilitet, gränsöverskridande och kunskapsdelning, i nära samverkan med andra, utvecklas Sjöfartsverkets verksamhet för att möta framtiden.

Vision: Säkra sjövägar i en hållbar framtid genom maritimt partnerskap.

Verksamhetsidé: Vi erbjuder effektiva sjövägar, moderna tjänster och maritimt partnerskap för tillväxt och hållbar utveckling samt värnar om liv och miljö.

Vårt uppdrag

Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerande affärsverk inom transportsektorn, som lyder under Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. Myndigheten arbetar för att utveckla transport- och sjöfart i linje med riksdagens och regeringens beslut, verkar för att de transportpolitiska målen nås, ger råd och stöd inom vårt unika kompetensområde samt verkar för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan. Därutöver bidrar myndigheten också till att uppnå övriga politiska ambitioner avseende exempelvis regeringens godstransportstrategi och Agenda 2030. Uppdraget beskrivs i regeringens instruktion och årliga regleringsbrev.

Sjöfartsverket ansvarar för att transportvägarna till sjöss är framkomliga, tillgängliga och säkra. Det statliga ansvaret för sjövägarna löper fram till hamnområdena. Därefter övergår ansvaret för en sjöväg till hamnägaren som kan vara en offentlig aktör som en kommun eller en privatägd hamn.

Verksamheten finansieras till över 70 procent genom avgifter från handelssjöfarten, de s.k. farleds- och lotsavgifterna. I övrigt består intäkterna av cirka 12 procent statliga anslag samt cirka 18 procent övriga externa intäkter.

Vår verksamhet

Sverige fungerar inte utan sjöfart. Därför är sjövägarna alltid öppna, alla dagar, dygnet runt. Sjöfartsverkets kärnverksamhet är att tillhandahålla framkomliga, tillgängliga och säkra sjövägar med service dygnet runt.

På Sjöfartsverket arbetar cirka 1 400 medarbetare, varav 1 000 stycken arbetar i den operativa verksamheten. Huvudkontoret med ledning och stödfunktioner har drygt 400 medarbetare och är beläget i Norrköping. I detta avsnitt beskrivs vår operativa verksamhet.

Farleder

Sjöfartsverket utvecklar och håller farlederna tillgängliga, öppna och säkra. Det görs bl.a. genom att drifta och underhålla sjösäkerhetsanordningar såsom bojar, prickar och fyrar. Men det innebär också att underhållsmuddra farlederna för att säkra rätt djupgående för fartygen. Arbetet med farlederna innefattar även en rad tekniska system samt slussar och kanaler för handelssjöfarten. Farlederna utvecklas kontinuerligt i syfte att tillgodose framtidens behov av sjötransporter, underlätta multimodala transporter och förbättra sjösäkerheten.

Antal medarbetare: 199

Isbrytning

Sjöfarten ska fungera oavsett årstid och alla svenska hamnar ska kunna ha öppet dygnet runt, året runt. Sjöfartsverkets isbrytare ger handelsfartygen assistans genom att övervaka, dirigera, leda och bogsera under vintertid. Isbrytarassistanzen genomförs främst av egna isbrytare och vid behov hyrs även externa resurser in. Genom samarbeten såväl med Finland som internationellt säkerställs ett effektivt utnyttjande av ländernas gemensamma isbrytarresurser.

Antal medarbetare: 4⁶

Sjögeografisk information

Sjöfartsverket mäter djupen i farlederna och lägesbestämmer objekt som är av betydelse för navigering. Dessutom utförs även regelbundna kontrollmätningar av vissa farleder och Sjöfartsverket sjömäter inför, under och efter muddringar in till större hamnar. En viktig del i arbetet är att producera sjökort av hög kvalitet som ger bästa möjliga stöd för navigering i svenska vatten. Det gäller för kommersiell sjöfart men också för fiske- och fritidsbåtstrafikens samt marinens behov.

Antal medarbetare: 118

Lotsning

Genom lotsningsverksamheten tillhandahåller Sjöfartsverket en unik nautisk kompetens baserad på lokal kunskap med hög kvalitet. Det möjliggör för fartygen att anlöpa svensk hamn på ett säkert sätt. Verksamheten fokuserar på att tillhandahålla en likvärdig lotsning med hög tillgänglighet och leveransprecision till en rimlig kostnad utmed hela landet.

Antal medarbetare: 471

⁶ Avser Sjöfartsverkets bemanning i operativ driftcentral, ej den fullständiga bemanningen på Sjöfartsverkets isbrytare

Sjö- och flygräddning

Sjöfartsverket ansvarar för sjö- och flygräddning inom svenskt territorium med omgivande vatten samt Vänern, Vättern och Mälaren. Insatserna leds av räddningsledare från sjö- och flygräddningscentralen (JRCC) i Göteborg. Räddningsenheterna utgörs främst av egna och samverkanspartners (framförallt Svenska Sjöräddningssällskapet och Kustbevakningen) luftfartyg och båtar, men räddningsledaren förfogar över hela samhällets samlade resurser. Räddningshelikoptrarna är dessutom en unik resurs för hela samhället även vid andra typer av olyckor och kriser.

Antal medarbetare: 171

Sjömansservice

Sjömansservice arbetar för en aktiv och meningsfull fritid för sjöfolk. På Sjöfartsverkets sjömansklubbar får besökarna möjlighet till social kontakt, rekreation och motion samt tillgång till internet och medier. Sjömansservice utför även besök till fartyg som inte kan besöka någon av anläggningarna. Arbetet kännetecknas av nära samverkan med hamnar, rederier, sjömanskyrkan och andra intressenter.

Antal medarbetare: 19

Sjötrafikinformation

Trafikinformation till sjöss innebär att tillhandahålla information om sjötrafik, s.k. Vessel Traffic Service (VTS), navigationsvarningstjänster samt att uppfylla EU:s övervakningsdirektiv för trafikövervakning och sjöfartsrapportering. Sjöfartsverkets trafikcentraler ger information och service till sjötrafiken i hårt trafikerade och/eller miljö känsliga områden. Sjöfartsverket bistår även vid frågor relaterade till svenska anlöp samt tillhandahåller sjöfartsadministrativa rapporteringsverktyg vilket sammantaget bidrar till säkra och effektiva fartygsanlöp.

Antal medarbetare: 81



Isbrytaren Ymer.
Foto: André Haglund

Utmaningar för framtiden

Vi lever i en föränderlig värld där utvecklingen går snabbt och kraven på exempelvis effektivitet, säkerhet och miljöanpassning ökar. Sjöfarten är en central del i det globala systemet för produktion och handel. Därför är det viktigt att ständigt utveckla verksamheten för att möta framtidens utmaningar. Verksamheten utgår från ett hållbart synsätt på människa, miljö och affärsmässighet, som gör att vi bidrar till hela sjöfartsnärings utveckling, framtid och konkurrenskraft i ett hållbart samhälle.

Sjöfartsverket verkar för att de transportpolitiska målen ska nås. Det inkluderar uppdraget att arbeta för att sjöfartens miljöpåverkan minimeras och att bidra till att Sveriges miljökvalitetsmål nås. Genom bl.a. effektivisering, digitala lösningar och samarbeten bidrar Sjöfartsverket till en mer hållbar sjöfart.

På följande sidor beskrivs det närmare hur Sjöfartsverket möter framtidens utmaningar inom några viktiga områden och aktuella uppdrag.

Ökat fokus på säkerhet & beredskap

Det säkerhetspolitiska läget i Europa har under de senaste åren försämrats, och efter Rysslands invasion av Ukraina accelererade utvecklingen ytterligare. Sveriges säkerhetspolitiska utgångspunkt är att garantera landets oberoende och självständighet. Säkerhet byggs solidariskt tillsammans med andra och hot mot fred och säkerhet avvärjs i gemenskap med andra länder och organisationer. För Sjöfartsverket, som en del av det civila försvaret, har det försämrade säkerhetspolitiska läget inneburit ökade satsningar i arbetet med säkerhets- och beredskapsfrågor.

Sjöfartsverket ansvarar för att säkerställa tillgängligheten för sjöfarten i de svenska farvattnen, vilket bl.a. omfattar delar av Östersjön. Rysslands invasion av Ukraina har ökat spänningarna i området. Sjöfarten i Östersjön försörjer mer än 100 miljoner människor vilket innebär att det är ett mycket tätt trafikerat område. Flera länder i området är beroende av en obruten handel över haven. Delar av de stora trafikstråken till bl.a. Finland går igenom svenska farvatten och svensk ekonomisk zon. Även Sverige är beroende av fungerande sjötransporter, inte minst ur

ett totalförsvarsperspektiv, för att kunna leverera varor och tjänster. Den svenska försörjningstryggheten är i mycket hög utsträckning beroende av att import- och exportflödena kan fortgå och där spelar sjöfarten en nyckelroll.

Sjöfartsverket har sedan tidigare varit en av 47 bevakningsansvariga myndigheter och ingått i två samverkansområden. Den 1 oktober 2022 trädde en myndighetsreform för civilt försvar och krisberedskap ikraft. Sjöfartsverket pekades ut som en av 60 beredskapsmyndigheter och ingår i två av tio beredskapssektorer.

Sjöfartsverkets ansvar är i huvudsak att lösa samma uppgifter i fred som i krig, där arbetet i en krigssituation utgår från s.k. särskild planering. Arbetet inom ramen för det civila försvaret syftar till att stärka Sjöfartsverket och återuppbygga totalförsvarsförmågan, enligt givna direktiv för myndigheten. Målet är att uppnå en robust organisation med förmåga att klara av krigsuppgifterna i samverkan med övriga aktörer inom totalförsvaret.

Arbetet med att höja Sjöfartsverkets förmåga pågår, både på lång och kort sikt. Det utökade totalförsvarsanslaget har möjliggjort att myndigheten påbörjat arbetet med utvecklingen av

krigsorganisation samt beredskapsplaner, vilken omfattar hela verksamheten. Vidare har kompetensförstärkningar genomförts.

Under 2022 ansökte Sverige om medlemskap i Nato. Konsekvenserna av inträdet i försvarsalliansen, är för Sjöfartsverkets del, i dagsläget inte tydliggjorda. Myndigheten deltar idag i NATO Transport Group Ocean Shipping där man arbetar med resiliens och förmågan att motstå störningar genom att sträva efter att uppnå Nato:s baskrav för civil beredskap. Till följd av det förväntade Natomedlemskapet kommer med stor sannolikhet kraven på Sjöfartsverkets deltagande öka kopplat till transportsystems- och sjöfartsfrågor.

Fossilfri flotta

Sjöfartsverkets fossildrivna fartyg och helikoptrar står för den största delen av myndighetens koldioxidutsläpp. Utsläppen per år varierar beroende på hur stort behovet av isbrytning är. Det är således inom fartygsflottan Sjöfartsverket kan göra störst skillnad för att minska utsläppen. För att uppfylla målen krävs ett långvarigt och resurskrävande omställningsarbete.

Sjöfartsverket har med start 2022 och fram till 2024 tilldelats 45 mnkr per år för att genomföra åtgärder för att nå målet om en fossilfri fartygsflotta till 2045. Åtgärderna är främst inriktade på tekniska och operationella förändringar som leder till ett minskat energibehov. Ett av de initiativ som pågår är fartsänkning inom lotsbåtsflottan. Det pågår också tester av alternativa bränslen samt med lättare båtar, som vid vissa platser och bra väderlek, kan ersätta tyngre och mer bränslekrävande lotsbåtar.

Att ställa om myndighetsflottan mot fossilfrihet har potential att lyckas men kräver ett långsiktigt arbete och en hållbar finansiering. En mer energieffektiv verksamhet leder till besparingar i form av minskade bränslekostnader. Parallellt med energieffektiviseringar kommer dagens

fossila dieselbränslen att behöva bytas ut mot fossilfria alternativ. För att lyckas behövs större tillgång till alternativa bränslen och långsiktig finansiering för merkostnader i omställningsarbetet.

Upphandling av nya isbrytare

Sjöfartsverkets isbrytarverksamhet utgör en viktig funktion för en god tillgänglighet för sjöfarten vintertid. Isbrytarna är en förutsättning för att svenska hamnar ska kunna vara öppna året runt. Regeringen har meddelat att finansiering för två nya isbrytare finns med i kommande nationell plan för transportinfrastrukturen. Arbetet med upphandling av två nya isbrytare påbörjades 2022. De nya isbrytarna ska ersätta delar av den befintliga isbrytarflottan från 1970-talet.

De nya isbrytarna kommer att vara designade för att klara av all förekommande is i Bottniska viken och kunna möta kraven från dagens och morgondagens isgående handelsfartyg. Isbrytarna kommer att ha tekniska lösningar som innebär att kommande krav på fossilfri drift, energilagring och energiåtervinning samt övriga miljökrav omhändertas och möjliggörs.

De nya isbrytarna är en förutsättning för att de stora industrisatsningarna som görs i Norrland ska få full effekt.

HR-perspektivet

En attraktiv arbetsgivare

Sjöfartsverket strävar efter att vara en attraktiv arbetsgivare. Genom ett inkluderande synsätt vill vi identifiera, attrahera, bibehålla och utveckla den kompetens som uppdraget kräver – nu och i framtiden.

Sjöfartsverket arbetar med ett tillitsbaserat förhållningssätt och skapar förutsättningar för medarbetarna med värdegrunden som utgångspunkt. Arbetet med organisationskulturen, där alla har samma möjligheter och rättigheter, är en viktig del mot målet att uppfattas som en attraktiv arbetsgivare.

2021 fick Sjöfartsverket 144 poäng i "attraktivt arbetsgivarindex" vilket är högre än medianen, 130 poäng, för statliga myndigheter.

Kompetensförsörjning

Sjöfartsverkets medarbetare har unik spetskompetens och expertis som är avgörande för förmågan att leverera det viktiga samhällsuppdraget. En ökande grad av automatisering och digitalisering, konkurrens med övriga arbetsmarknaden och brist på kompetens inom sjöfartsbranschen i kombination med stora pensionsavgångar gör kompetensförsörjning till en strategiskt viktig fråga. Alternativa rekryteringsvägar och förutsättningar för att arbeta med aspirantprogram för vissa yrkesgrupper håller på att undersökas. Sjöfartsverket samarbetar med universitet och högskolor och deltar på arbetsmarknadsdagar i samarbete med bl.a. Chalmers och Linnéuniversitet för att tidigt nå framtida talanger med nautisk inriktning.

Jämställdhet och inkludering

På Sjöfartsverket ska alla ha rätt till en god arbetsmiljö och en bra balans mellan arbetsliv och privatliv. Lika förutsättningar ska råda vid rekrytering och kompetensutveckling och osakliga löneskillnader ska inte förekomma. Det förutsätter ett systematiskt arbete (SAM) med organisatorisk och social arbetsmiljö (OSA). Sjöfartsverket bedriver ett långsiktigt arbete för att skapa en inkluderande arbetsplatskultur. OSA enkäter och SAM-Pejl genomförs årligen.

Sjöfartsverkets har målet att vara en jämställd arbetsplats 2027. Jämställdhetsindex har ökat från 113 till 140 sedan första mätningen 2021 och ligger därmed över medianen för statliga myndigheter. Förflyttningen baseras till stor del på en ökning av aktiva åtgärder, utifrån Sjöfartsverkets handlingsplan för jämställdhetsarbete. Även resultat gällande långtidsfrånvaro, uttag av

föräldradagar och sysselsättningsgrad har förbättrats.

Den stora utmaningen för jämställdheten är att många kärnkompetenser inom verksamheten utgörs av traditionellt manliga yrkesgrupper. En liten förbättring har åstadkommit, men det finns fortfarande mycket att göra för en förbättrad jämställdhet inom olika yrkesgrupper som berör verksamheten.

Sjöfartsverket har nått delmålet 30 procent kvinnor i ledande position och satsar nu på ett jämställt ledarskap 2027. Andelen kvinnor i kärnverksamheten har ökat från 12 till 17 procent med målsättningen att nå 25 procent till 2027. För att stötta kvinnor i kärnverksamheten har bl.a. ett kvinnligt nätverk startats, ett initiativ som fått mycket god respons.

Under 2022-2023 innehar Sjöfartsverket ordföranderollen i branschsamarbetet Vågrätt. De kommande åren är inriktningen att göra skillnad för den sociala arbetsmiljön på fartyg. Detta genom att stödja chefer i att ta ansvar för organisatorisk och social arbetsmiljö ombord samt säkerställa trygghet och inkludering för särskilt sårbara och utsatta grupper.

Hälsosamt arbetsliv

Inom Sjöfartsverket gäller ett gemensamt ansvar för att skapa en arbetsplats där alla kan känna sig säkra och delaktiga. Ingen ska skadas varken fysiskt eller psykiskt och det råder nolltolerans mot mobbning, trakasserier och kränkningar.

I enlighet med Sjöfartsverkets arbetsmiljöstrategi är nyckelfaktorer för en god arbetsmiljö bl.a. förebyggande arbete och kunskapsdelning. I linje med detta fokuserar Sjöfartsverkets HR-avdelning särskilt på rehabiliteringsprocessen under 2022-2023 för att säkerställa att medarbetare får det arbetslivsinriktade rehabiliteringsstöd som behövs för att snabbt kunna återgå i arbete eller omställning.

Under 2022 implementerade Sjöfartsverket ett informationssystem om arbetsmiljö (IA-systemet) som stödjer det systematiska arbetsmiljöarbetet med att rapportera, följa upp och åtgärda arbetsmiljöhändelser. Samtliga medarbetare på Sjöfartsverket har tillgång till IA.

Under 2022 genomfördes förändringar i Lagen om anställningsskydd (LAS). Förändringen innebär att Sjöfartsverket arbetar mer aktivt med långsiktigt personalresursplanering. Det blir ännu viktigare med god datakvalitet och registervård av anställningar, uppföljning av anställningsdagar och statlig anställningstid. Under planperioden planeras det för ett bättre systemstöd gällande personaladministration genom ett s.k. HRM-system.

Sjöfartsverkets simulatoranläggning – ett nav för kompetensutveckling och utveckling

Sjöfartsverket har sedan 2012 sin simulatoranläggning på Lindholmen i Göteborg, samlokaliserad i nära anslutning till Chalmers simulatoranläggning. Simulatoren består av ett antal fartygsbryggor, VTS stationer, JRCC-stationer, kommunikationsutrustning och annan kringutrustning. Samlokaliseringen med en sjöfartshögskola medger ett kunskapsutbyte och bidrar till en naturlig mötes- och marknadsföringsyta mellan sjöfartsnäringen och Sjöfartsverket. Anläggningen utgör en strategiskt viktig

resurs för Sjöfartsverket inom utbildning, rekrytering, farledsinfrastruktur, forskning och utveckling och används idag av ett flertal av Sjöfartsverkets kärnverksamheter. Nyttjandet av simulatoranläggningen har konstant varit ökande sedan flytten till Göteborg och spås öka ytterligare under planperioden.

Anläggningen börjar närma sig kapacitetstaket och en större nyinvestering i hård- och mjukvara behövs för att täcka nuvarande och kommande behov. Inriktningen för Sjöfartsverkets simulatoranläggning under kommande treårsperiod är att framtidssäkra anläggningen genom flytt och nyinvesteringar i syfte att den ska kunna utgöra ett utbildningsnav för Sjöfartsverkets verksamheter inom lotsning, VTS/trafikledning, isbrytning och räddningsledning, samtidigt som anläggningen utgör en testbädd för farledsutveckling och Fol. Simulatoranläggningen kommer att utgöra en bra grund för att möta myndighetens kommande utmaningar inom rekrytering, utbildning och utveckling.



Simulatoranläggningen i Göteborg.
Foto: Agne Hörnestic

Sjöfartsverkets mål och satsningsområden

För att möta framtidens utmaningar och följa med i utvecklingen arbetar Sjöfartsverket aktivt med innovation. Digitaliseringen är en viktig del av innovationsarbetet, för att kunna utveckla effektivare processer samt nya och befintliga tjänster, både för minskad miljöpåverkan och ökad kundnytta. Genom nära dialog med kunder och bransch utvecklas efterfrågade tjänster, och satsningar på utveckling av infrastruktur i farleder ger ökad konkurrenskraft för näringslivet.

Mål

Sjöfartsverkets strategiska mål, även kallade utvecklingsmål, tar sikte på år 2027 och fastställs årligen av styrelsen. Genom utvecklingsmålen vill vi uppnå säkrad kvalitet, goda affärer samt vara en attraktiv arbetsplats. De strategiska målen ligger till grund för styrning och uppföljning av verksamheten. De strategiska målen för 2027 är:



Kund

Mer konkurrenskraftig sjöfart genom främst kunddialog, digitalisering, differentiering, integrerade lösningar, samverkan och ökad farledskapacitet.

Mål 2027: NKI > 75



Process

Kvalitetssäker, värdeskapande, informationssäker och kostnadseffektiv verksamhet som - inom ramen för vårt uppdrag - möter krav från samhälle, sjöfart och beredskap, genom förenkling, digitalisering och samordning.

Mål 2027: 1,5 miljarder i kostnadseffektiviseringar och intäktsökningar jmf. 2017



Affärsutveckling

Kundorienterad tjänsteutveckling för en konkurrenskraftig sjöfart genom ökad digitalisering, informationsdelning och regelutveckling.

Mål 2027: 50 miljoner i nya intäkter ackumulerat jmf. 2017



Medarbetare

Attraktiv arbetsgivare med professionella och motiverade medarbetare genom likabehandling, kompetensutveckling, delaktighet och ledarskap.

Mål 2027: OSA > 75



Miljö

Miljöeffektiv verksamhet som minskar miljöbelastningen genom egen påverkan och incitament för sjöfarten.

Mål 2027: 35 procent minskade CO2-utsläpp

Effektivitet genom samarbete och digitalisering

Sjöfartsverket har tillsammans med branschaktörer, såsom hamnar och rederier, gått samman och initierat programmet Smarta anlöp. Genom att effektivisera anlöpet minskar administration samt driftskostnader för de involverade aktörerna. Digitala stödsystem, informationsbyte i realtid samt nya digitala kundanpassade sjögeografiska produkter skapar effektivare fartygsanlöp. Fler vinster av programmet är minskad miljö- och klimatpåverkan, minskad bunkerförbrukning för fartygen och bättre förutsättningar för planering.

Tjänsteutveckling för effektivare informationsutbyte mellan aktörerna i anlöpsprocessen pågår och informationsdelningsplattformar och procedurer för effektivare anlöp utvecklas i hamnarna.

Ett annat arbete som pågår är utveckling av ett system för UAS (drönare). Ett UAS-råd har skapats för att bättre kunna dela information och erfarenheter samt utreda och samordna användningen inom myndigheten. Bedömningen är att det finns betydande nyttor med att använda drönare i olika verksamheter, exempelvis inom sjö- och flygräddning, isbrytning och för inmätning av sjösäkerhetsanordningar. Tekniken bidrar till en effektiv verksamhet och en effektivare och säkrare arbetsmiljö för de anställda.

Ett konkret exempel på utvecklingsprojekt inom UAS-området i Sjöfartsverket är det Vinnovafinansierade projektet Klimatsmart Isrekognosering med Drönare (KID), ett samverkansprojekt tillsammans med Viking Supply Ships som bemannar isbrytarna, Polarforskningssekretariatet och Lunds Universitet. Syftet är att med hjälp av drönare avgöra isens utbredning och status, utan att använda isbrytare som transportmedel. På så sätt minskar bunkerförbrukningen, vilket ger stora positiva miljöeffekter.

Kundanpassade tjänster genom fördjupad kunddialog

Sjöfartsverket arbetar med ett fördjupat kundarbete. Genom ingående dialog och kommunikation kan myndigheten utveckla förståelsen för branschen, uppmärksamma behov som finns och vidareutveckla de nautiska tjänster som Sjöfartsverket erbjuder. Ett pågående arbete är att förbättra samarbetet med hamnar och speditörer. Som våra partners och en del av vår leverans är de viktiga för att få en fungerande transportkedja och helhet.

Kundarbetet innebär samtidigt att se över interna processer. Det handlar om att möta kunderna på rätt arena och diskutera rätt saker med rätt personer. En viktig del är en förbättring av mätmetoder. Det behövs för att skapa en bättre förståelse av vad kunderna anser om Sjöfartsverkets tjänster och hur de kan utvecklas och anpassas.

Digitalisering av tjänster

Sjöfartsverket har ett stort behov av utveckling inom digitalisering för att kunna bedriva verksamheten effektivare, möta våra kunders behov, idag och i framtiden, samt för att bidra till de transportpolitiska målen. Sjöfartsverkets mål för forsknings- och innovationsverksamheten är att bidra till en effektivisering av myndigheten, genom att utveckla produkter, tjänster och verksamhet samt genom att verka för en hållbar, säker och effektiv sjöfart.

Fol-verksamheten ska styra mot de fokusområden som beslutats av styrelsen. Utifrån dessa och verksamhetens behov har följande satsningsområden fastställts:

- Digitalisering av anlöpet
- Digitalisering inom SAR
- Likabehandling och attraktiv arbetsgivare
- Framtidens fartygsflotta för Sjöfartsverket
- Effektiv vintersjöfart
- UAS (drönare)

- Minska föroreningarna i haven

Ett omfattande arbete pågår nu med att utveckla och demonstrera konceptet ”Navigationsstöd från land” som komplement till den traditionella lotsningen. Att kunna lotsa fartyg på distans kan innebära nya möjligheter för sjöfarten. Det kan gälla tillgänglighet, ekonomi, arbetsmiljö och hållbarhet. Under 2022 beviljades forsknings- och utvecklingsprojektet ekonomiska medel. Inom ramen för projektet ska Sjöfartsverket tillsammans med ett antal andra aktörer, undersöka om, och i vilken utsträckning, lotstjänsten kan utvecklas med hjälp av ny teknik och nya arbetssätt.

Minskad miljöpåverkan i leveranser

Sjöfartsverket arbetar för att uppnå miljömålen för tjänsteresor – att minska utsläppen med 20 procent till 2027 jämfört med 2017. Som en effekt av pandemin har utsläppen från resor minskat de senaste åren. Det är viktigt att effekten från pandemin, med minskat antal resor tas tillvara, genom att fortsätta utveckla digitala alternativ.

Sjöfartsverket har liksom andra myndigheter i uppdrag att rapportera mängden köpt el samt vidta åtgärder för att minska energiåtgången. Arbetet med energieffektivisering är påbörjat, bl.a. genom konvertering till värmepumpar från elvärme och olja, driftoptimering, byte till LED-belysning samt att ersätta elvärme med vattenburen värme.

Det pågår ett arbete som syftar till att minska miljöpåverkan från myndighetens upphandlingar. Kopplat till arbetet finns en handlingsplan framtagna och arbete pågår med att utbilda medarbetarna i att ställa miljökrav.

Förvaltning av kulturarvet

Sjöfartsverket äger och förvaltar kulturhistoriskt värdefulla byggnadsverk och fastigheter i unika miljöer.

Fastigheterna, och byggnader på ofri grund, ska underhållas med hänsyn och respekt för gällande regelverk och förordningar för att bevara det kulturhistoriska värdet. De största hoten mot kulturmiljöerna är brist på löpande underhåll samt klimatförändringar, främst extremväder och havsnivåhöjning. Underhåll och förändringar som planeras ska utföras med stort mått av försiktighet, då kulturarvet är en ändlig resurs.

De statliga byggnadsminnena ska omfattas av vårdprogram och idag har Sjöfartsverket tio av totalt cirka 40 på plats. Utifrån vårdprogrammen ska långsiktiga underhållsplaner för byggnader, parker och trädgårdar tas fram. Sjöfartsverket står här inför en framtida utmaning då endast en underhållsplan skapats.

Ett antal fyror och byggnader har räddats från förfall genom väl genomförda utredningar och grundligt underhållsarbete de senaste tre åren. Från 2023 har Sjöfartsverket möjlighet att utföra fler åtgärder då projektledningsgruppen har förstärkts. Enligt plan ska årligen ett par större och flertalet mindre objekt restaureras. Av cirka 150 byggnader som är utsedda till statliga byggnadsminnen är två tredjedelar i stort behov av underhåll. Utredning om behov inom andra lagskydd saknas.

Hållbar hantering av förorenade områden

Delar av Sjöfartsverkets verksamhet, till exempel varv och större verkstäder, tidigare bemannade fyrplatser och lotsstationer, kan ha orsakat förorening av mark, vatten, sediment eller byggnader. I många fall är det föroreningar som myndigheten är ansvarig att ta hand om. En översiktlig kartläggning av Sjöfartsverkets fastigheter har genomförts och slutsatsen är att det finns miljöskador att ta hand om. Att åtgärda de föroreningar som verksamheten bidragit till är kostnadsdrivande och behöver tas

med i en långsiktig finansiell planering. En strategi för arbetet med förorenade områden, som beskriver hur ett systematiskt arbete med miljöskadorna kan genomföras, har tagits fram. Sjöfartsverket samverkar i det myndighetsövergripande nätverket för förorenade fastigheter i staten. Genom ökad kunskap om de förorenade fastigheterna uppnås en bättre uppfattning om både de miljörisker och kostnader som är förknippade med förorenade områden och en prioritering kan göras av vilka områden som är mest angelägna att undersöka och åtgärda. Under kommande år kommer Sjöfartsverket göra en fördjupad kartläggning av vilka fastigheter som är förorenade och sanera de områden som bedöms utgöra en stor risk för miljön.

Utveckling av farleder för ökad samhällsnytta

Sjöfartsverket driver tillsammans med hamnar, kommuner och andra myndigheter flera projekt i syfte att öka säkerheten och anpassa farlederna för att möta sjöfartens behov. Två stora projekt för framtiden är nya slussar i Göta älv samt Malmporten i Luleå. Att bygga nya slussar i Göta älv, mellan Göteborg och Väneren, syftar till att säkerställa fortsatta infrastrukturella möjligheter för Vänersjöfarten att fortsätta verka, samt att utveckla den över tid. Dagens slussar är uttjänta år 2030 och nya slussar skapar förutsättningar för att i framtiden frakta mer gods sjövägen, vilket avlastar järnvägen och ger färre lastbilstransporter. Genom ökade godsvolymer per fartyg kan transporterna effektiviseras och stordriftsfördelar uppnås. Med detta följer även nyttor för miljön, då effektivare transporter ger lägre bränsleförbrukning och minskar utsläppen per transporterad godsenshet. Projektet är ett samarbete mellan Trafikverket och Sjöfartsverket.

Majoriteten av, cirka 90 procent, EU:s järnmalsproduktion kommer från

malmfälten i Norrbotten. Malmen skeppas från Narvik och Luleå till stålverk runt om i världen. Möjligheten att kunna ta emot större fartyg gynnar näringen genom bättre konkurrensvillkor för transporter. Utökad kapacitet för utskeppning via Luleå är det enda alternativet för att möjliggöra den ökade produktionen på malmfälten. I och med Malmporten kan fartygen anlöpa hamnen dygnet runt, året om.

Större fartyg är också till nytta för miljön genom lägre bränsleförbrukning och utsläpp per transporterat ton gods. Planerade åtgärder i farleden innebär också ökad sjösäkerhet eftersom sjövägarna till Luleå uppgraderas. Under 2023 genomförs upphandlingen av entreprenaden för muddring i den allmänna farleden inom hamnområdet, tillsammans med Luleå hamn AB. Under 2024 och 2025 (till och med 2027) genomförs muddringen.

Vindkraftens påverkan på sjöfartens infrastruktur

De senaste åren har antalet ansökningar avseende etablering av havsbaserade vindkraftparker vid Sveriges kust ökat. Att tillgången till fossilfria energialternativ ökar i Sverige är något som Sjöfartsverket ser positivt på. Dock är det viktigt att den havsbaserade vindkraften byggs på ett sätt som samverkar med sjöfarten, annars finns risk för negativa konsekvenser för svensk import och export, bl.a. genom ökade transportkostnader och minskad tillgänglighet till hamnarna. Flera av de områden där vindkraftparker till havs har ansökt om etablering är förknippade med en märkbar påverkan på sjöfartens tillgänglighet, samt i vissa fall även sjösäkerheten då de ligger i eller i nära anslutning till hårt trafikerade sjötrafikstråk. Vindkraftsparkerna riskerar även att påverka förmågan till vintersjöfart och sjöräddning.

Sjöfartsverket samverkar med andra, berörda myndigheter, i frågan. En

utvärdering av hur andra länders sjöfartsmyndigheter bemöter liknande ärenden har också genomförts. Tillståndprocessen bevakas i samrådsprocessen och Sjöfartsverket deltar vid behov vid domstolsförhandlingar. Vidare ska riktlinjer ur sjöfartssynpunkt för havsbaserad vindkraft

tas fram inom myndigheten. Havs- och vattenmyndigheten har startat arbetet med att ta fram förslag till ändrade havsplaner för att möta behovet av ökad energiutvinning. Förslag till havsplaner ska lämnas till regeringen senast den 31 december 2024. Förslagsarbetet innebär samverkan med bl.a. Sjöfartsverket.



Foto: MostPhotos

Kärnverksamheternas utvecklingsinsatser för planperioden

Lotsning

Utvecklingsinsatser 2024-2026

Sjöfartsverket anpassar lotsningstjänsten efter aktuella gods- och trafikflöden. Vidareutveckling av tjänsten sker i samarbete med medarbetarna, andra organisationer, myndigheter och länder. Även om trafikvolymen totalt är relativt konstant mellan olika år kan volymen till enskilda hamnar variera, vilket ställer höga krav på planering och flexibilitet. Utöver lotsning till och från svenska hamnar utförs genomfartslotsning i Öresund och öppensjölotsningar, vilka är frivilliga. Under 2023 etablerades tjänsten ”islots” för att tydliggöra erbjudandet om öppensjölotsning under vinterförhållanden. Tjänsterna erbjuds till befälhavare, lastägare och andra intressenter som betraktar lots ombord som en säkerhetshöjande åtgärd för både människa och miljö.

I Sjöfartsverkets tio lotsområden bedrivs samordning av det regionala krisberedskapsarbetet och totalförvarsplaneringen i samverkan med civilområdena, Försvarmakten och övriga aktörer. Planering för att klara av att leverera lotsning under höjd beredskap intensifieras och under planperioden genomförs ökad övningsverksamhet.

Samtliga lotsbeställningscentraler har möjlighet att ta emot lotsbeställningar elektroniskt via Maritime Single Window Reportal (MSW). Målsättningen är att samtliga beställningar ska ske via MSW för att effektivisera planeringen. Med en digitaliserad och automatiserad process för fartygsanmälan och lotsbeställning kan

både Sjöfartsverket och våra kunder spara tid och minska administrativa kostnader.

Forskningsprojektet navigationsstöd från land har erhållit finansiering för fas två. Projektet syftar till att bygga upp en kunskapsbas där möjligheter och begränsningar med nautiskt stöd från land konkretiseras. I projektet ingår bl.a. en systemdemonstration av fjärrlotsning till Göteborgs hamn från trafikcentralen i Göteborg.

Stort fokus läggs på klimatarbetet genom uppdraget fossilfri flotta. Där möjliggörs energieffektivisering genom bl.a. justeringar i planering och mer energieffektiv körning. Förbättrad prediktion av beställningar och uppdaterade system för planering innebär möjligheter till bättre resursanvändning i hela lotsningsverksamheten.

Kompetensförsörjningen av lotsar är på sikt problematisk då antalet individer med aktuella behörigheter minskar som en direkt konsekvens av sjunkande examina från sjökaptensutbildningarna. Sjöfartsverket som ansvarar för lotsutbildningen ser ett behov av att, med bibehållen kvalitet, minska tiden från utbildning till lotsexamen. Ett led i detta är att, tillsammans med utbildningsinstitutionerna och sjöfartsbranschen, arbeta fram en framtida hållbar lotsutbildning.

En osäkerhet som föreligger under planperioden är påverkan av Transportstyrelsens nya lotsföreskrift som träder ikraft den 1 december 2023. Sjöfartsverket kan se att verksamheten kommer att påverkas. Den fulla utsträckningen av konsekvenserna blir

dock tydliga först när föreskriften träder ikraft och berörda parter börjar tillämpa det nya regelverket.

Resultatprognos

Antalet lotsningar under 2022 var 31 649 stycken. På grund av stundande lågkonjunktur och hög inflation förväntas trafiken, och därmed antalet lotsningar, bli lägre under 2023 för att därefter göra en långsam återhämtning och återgå till 2022 års nivåer under 2026. Under 2022 genomfördes den planerade avgiftshöjningen av lotsavgiften. Intäkterna från lotsavgifterna ska täcka kostnaderna för verksamheten och i förlängningen uppnå full kostnadstäckning. En föråldrad fartygsflotta ger ökade kostnader för reparation, service och underhåll samt förväntade höga bränslekostnader gör att kostnaderna beräknas öka något under planperioden.

Tabell 12, Resultaträkning Lotsning

Resultaträkning Lotsning, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2022	Budget 2023	Prognos 2024	Prognos 2025	Prognos 2026
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	670 860	736 891	827 032	916 132	939 035
Övriga externa intäkter	14 062	8 485	5 234	5 400	5 573
Summa rörelseintäkter	684 922	745 376	832 266	921 532	944 608
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-563 346	-562 152	-583 339	-590 762	-600 628
Övriga externa kostnader	-124 437	-141 914	-138 436	-140 834	-141 847
Avskrivningar	-24 622	-27 614	-25 961	-25 263	-24 485
Summa direkta rörelsekostnader	-712 405	-731 680	-747 736	-756 859	-766 960
Resultat före indirekta rörelseposter	-27 483	13 696	84 530	164 673	177 648
Indirekta rörelseintäkter	10 354	7 820	7 451	7 451	7 451
Indirekta rörelsekostnader	-96 192	-145 380	-151 205	-149 544	-150 272
Rörelseresultat	-113 321	-123 865	-59 224	22 579	34 826

Investeringsbehov

För åren 2024-2026 beräknas investeringsbeloppet uppgå till 112 mnkr varav den största delen (71,2 mnkr) avser nyanskaffning av nya lotsbåtar. Investeringarna innehåller även underhåll av befintliga båtar (10,1 mnkr) och resterande del i lotsstationer.

Tabell 13, Investeringsbehov Lotsning

Lotsning, tkr					
	Utfall 2022	Budget 2023	Prognos 2024	Prognos 2025	Prognos 2026
Lotsstationer	10 355	18 250	10 750	10 000	10 000
Lotsbåtar	21 070	10 400	24 480	18 400	38 400
Summa	31 425	28 650	35 230	28 400	48 400

Sjögeografisk information

Utvecklingsinsatser 2024-2026

Under perioden kommer sjömätning utföras av skärgårdsnära områden. Dels för existerande skärgårdsnära kommersiell sjöfart, men också för att möjliggöra utveckling av kustsjöfart i Sverige. Arbetet bedrivs enligt den plan som är överenskommen inom HELCOM, inom Baltic Sea Action Plan. För Sverige innebär det att dessa områden ska vara sjömätta till 2036. I arbetet ingår även att utveckla kostnadseffektiva metoder, exempelvis autonoma sjömättingsfartyg.

Sjöfartsverket ser ett ökat behov av sjögeografiska produkter inom totalförsvaret vilket innebär ett fortsatt samarbete med Försvarsmakten och övriga totalförsvarsmyndigheter. Det ställer ökade krav på att säkerställa en robust förmåga för nationell produktion och distribution vid kris och krig.

Internationellt pågår arbete med nya standarder för nästa generations navigationssystem (S-100 ECDIS) för sjöfarten. Systemet kommer att vara mer intelligent och bygga på tjänstebaserat informationsutbyte som kommer att förenkla och effektivisera det praktiska arbetet ombord, samt optimera lastning och bränsleförbrukning. Övergången kommer att innebära att nya sjögeografiska produkter behöver tas fram enligt de nya standarderna, samtidigt som befintliga produkter behöver vidmakthållas i en övergångsperiod. En strategi tas fram för att skapa förutsättning att producera sjögeografisk information enligt de nya standarderna.

All information som behövs för en säker och effektiv navigering går inte att redovisa i sjökort. IMO:s regelverk föreskriver därför att kuststaten tillhandahåller publikationer, s.k. *nautisk tilläggsinformation*, som ska tas fram för

de mest prioriterade hamnarna och dess farleder.

Företrädare för båtlivet har framfört behov av förbättrad sjögeografisk information. Sjöfartsverket kommer under 2023 utvärdera detta behov och en möjlig finansiering av denna utveckling. En plan kommer att tas fram i dialog med båtlivsorganisationerna.

Projektet ”Sjökortslyftet” genomförs inom planperioden där en ny referensnivå och kvalitetshöjande åtgärder införs för sjökortsprodukter längs hela svenska kusten. Båtlivet har behov av tillförlitliga sjökort även i de grundaste områdena. I dialog med båtlivsorganisationerna har en plan för kartering av de mest prioriterade områdena tagits fram. En teknisk översyn av produktionssystemet för hantering av djupdata behöver göras där investeringar för en omfattande uppgradering av systemet kan förväntas. Utveckling av informationshantering, exempelvis skaloberoende lagring av olika teman och automatiserad framställning av djupinformation, kommer att skapa förutsättningar för en effektivare produktion.

Idag är 95 procent av Sveriges vattenområden, grundare än tio meter, mätta med äldre metoder vilket medför en mycket låg precision i sjökorten. Idag saknas helt den botteninformation moderna mätmetoder ger, vilket är avgörande underlag i många samhällsprocesser såsom klimatanpassning, miljöövervakning och samhällsbyggnad. Sjöfartsverket lämnade 2022, tillsammans med Lantmäteriet och SGU, in en hemställan om ett uppdrag vilket även stöds av samtliga medlemmar i Geodatarådet.

Sjöfartsverket stödjer även Utrikesdepartementet med teknisk kompetens

vid arbete med att förfinas de havsgränser Sverige har gemensamt med våra grannländer. Under planperioden kommer också möjlighet för nya produkter, efterfrågade av aktörer som arbetar med etablering av havsbaserad vindkraft samt havsplanering och miljöanalys, att ses över. Ett exempel på dessa produkter är s.k. *Backscatterdata* (bottenbeskaffenhet).

Resultatprognos

Intäkterna för Sjögeografisk information avser försäljning av sjökort, royalty för användning av data som Sjöfartsverket tillhandahåller samt extern finansiering av olika uppdrag. Under planperioden ökar personalkostnaderna pga. en satsning för att slutföra projektet "Sjökortlyftet", utökning av sjögeografiska produkter samt för att möta behov från bl.a. totalförsvaret och båtlivet. Ökade avskrivningar mot slutet av planperioden utgörs framför allt av förnyelse av befintlig fartygsflotta och uppgradering av sjömättingsfartyg samt utveckling IT-system för bl.a. djupdata och integration mot nytt affärssystem.

Tabell 14, Investeringsbehov Sjögeografisk information

Resultaträkning Sjögeografisk information, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2022	Budget 2023	Prognos 2024	Prognos 2025	Prognos 2026
Anslag	0	5	5	5	5
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	67 475	60 928	63 824	66 794	68 794
Summa rörelseintäkter	67 475	60 933	63 829	66 799	68 799
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-100 063	-113 183	-123 909	-126 727	-131 134
Övriga externa kostnader	-35 064	-23 410	-22 195	-21 846	-24 496
Avskrivningar	-6 379	-5 844	-6 121	-8 844	-10 092
Summa direkta rörelsekostnader	-141 507	-142 437	-152 224	-157 417	-165 722
Resultat före indirekta rörelseposter	-74 032	-81 504	-88 395	-90 618	-96 923
Indirekta rörelseintäkter	2 697	2 027	1 931	1 931	1 931
Indirekta rörelsekostnader	-25 056	-37 680	-39 190	-38 760	-38 948
Rörelseresultat	-96 391	-117 158	-125 654	-127 447	-133 941

Investeringsbehov

För åren 2024-2026 beräknas investeringsbehovet uppgå till cirka 90 mnkr. Av detta avser 62,8 mnkr sjömättingsfartyg, vilket avser förnyelse av befintlig fartygsflotta och uppgradering av Jacob Hägg. Resterande investeringar avser utrustning för sjömätning (24 mnkr) samt IT-system m.m. (8,6 mnkr), bl.a. för kartstöd och djupdatahantering.

Tabell 15, Investeringsbehov Sjögeografisk information

Sjögeografisk information, tkr					
	Utfall 2022	Budget 2023	Prognos 2024	Prognos 2025	Prognos 2026
Sjömättingsfartyg	527	2 800	17 800	35 000	10 000
Utrustning för sjömätning	1 539	9 500	9 600	9 010	5 340
IT-system m.m.	563	4 787	3 300	0	0
Summa	2 629	14 637	30 700	44 010	15 340

Farleder

Utvecklingsinsatser 2024-2026

Sjöfartsverket arbetar löpande med behov och brister i transportsystemet i samråd med sjöfarten, transportköpare, hamnar och andra intressenter. Under planperioden projekteras och genomförs flera stora farledsprojekt som finns i nationell plan för transportinfrastrukturen. Exempel på aktuella projekt är Malmporten i Luleå, fördjupning av Göteborgs hamn, slussar i Trollhättan samt att slutföra åtgärder i sluss och kanal i Södertälje. Farledsprojekten är omfattande och står inför en rad utmaningar, inte minst ökade materialkostnader. Vidare arbetar Sjöfartsverket med tät kunddialog för att överbrygga gapet mellan behov och leverans, då farledsprojekt liksom andra infrastrukturinvesteringar har långa planeringstider och kundernas behov ofta är mer pressade.

Det finns ett omfattande behov av tekniskifft i fyrarna längs farlederna. Den huvudsakliga anledningen är att försörjningen av glödlampor blir allt svårare att tillgodose då glödlampan i allmänhet fasas ut och ersätts med LED-teknik. Investeringskostnaden för LED-teknik är stor, i gengäld fordrar den i regel inget byte på 15 år i jämförelse med glödlampan som byts varje år pga. kort brinntid. Ytterligare en åtgärd som genomförs på de mindre fyrarna är att underhållskrävande fyrkurar i stål byts ut mot kurar i komposit, som förutom mindre underhåll också ger en bättre arbetsmiljö.

I samband med tekniskiftet utför Sjöfartsverket en genomlysning för att granska om det nautiska behovet kvarstår för alla fyrar och därigenom även utreda viss avveckling. Utan att äventyra säkerheten i väl utnyttjade farleder görs regelbundet även en översyn över vilka sjösäkerhetsanordningar som inte fyller sin funktion i vare sig transportsystemet eller för fritidssjöfart.

Under planperioden görs också en större satsning på att ta igen uppskjutet underhåll i farlederna. Detta i syfte att upprätthålla sjösäkerheten samt att återfå kontrollen över en accelererad underhållsskuld. Detta är prioriterat för att ge utrymme och möjliggöra för framtida satsningar och investeringar som är till gagn för sjöfarten.

Inom systemutveckling pågår forskning för ett komplementsystem för positionering som kan innebära att behovet av utmärkning kan reduceras. Sjöfartsverket arbetar tillsammans med andra länder internationellt för att driva på utvecklingen av standarder för denna teknik, ett arbete som fortgår under planperioden.

Sjöfartsverket arbetar med att främja sjöfartens intressen och stärka konkurrenskraften för sjöfart som trafikslag. Detta för att bidra till att förstärka och upplysa om sjöfartens roll i ett hållbart, intermodalt transportsystem. Detta görs aktivt inom ramen för arbetet med nationell plan för transportinfrastrukturen, genom medverkan i Trafikverkets arbete för godsöverflyttning samt genom branschgemensamma initiativ där digitalisering är i fokus och där utbyggnad av en digital infrastruktur i det statliga farledsnätet krävs.



Befintlig linje för inkommande trafik vid Altappen, Luleå.
Foto: Agne Hörnestic

Resultatprognos

Majoriteten av intäkterna består av öppning och stängning av väg- och järnvägsbroar, utförda tjänster med arbetsfartyg samt en andel av statliga anslag. Kostnaderna utgörs till stor del av byggnadsstukturer som behöver renoveras, avvecklas eller ersättas. Äldre teknik är också i behov av utbyte, exempelvis glödljus och gamla sjökablar, för att säkra framtida kontinuitet. Arbete med det uppskjutna underhållet minskar risken för ytterligare fördyringar genom akuta felavhjälpningar. Under planperioden kommer kostnaderna för att minska den s.k. underhållsskulden för verkets sjösäkerhetsanordningar successivt att öka för att vara drygt 100 mnkr över nuvarande nivå i slutet av perioden.

Tabell 16, Resultaträkning Farleder

Resultaträkning Farleder, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2022	Budget 2023	Prognos 2024	Prognos 2025	Prognos 2026
Anslag	169 751	77 274	77 274	77 274	77 274
Lotsavgifter	0				
Övriga externa intäkter	63 035	47 814	49 893	50 764	51 640
Summa rörelseintäkter	232 786	125 088	127 167	128 038	128 914
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-140 946	-163 408	-167 641	-171 769	-174 952
Övriga externa kostnader	-141 488	-170 695	-203 585	-233 795	-245 225
Avskrivningar	-64 205	-63 470	-65 615	-69 660	-75 045
Summa direkta rörelsekostnader	-346 638	-397 574	-436 841	-475 224	-495 222
Resultat före indirekta rörelseposter	-113 853	-272 486	-309 674	-347 186	-366 308
Indirekta rörelseposter					
Indirekta rörelseintäkter	5 146	3 895	3 711	3 711	3 711
Indirekta rörelsekostnader	-47 808	-72 412	-75 313	-74 485	-74 848
Rörelseresultat	-156 515	-341 003	-381 276	-417 961	-437 445

Investeringsbehov

För åren 2024-2026 beräknas investeringsbehovet uppgå till cirka 7,1 mdkr. Majoriteten av investeringsvolymen består av farledsinvesteringar via nationell plan som sedan 2015 hanteras som anläggningar i Sjöfartsverkets balansräkning. Investeringar i farledsprojekt uppgår till 6,3 mdkr och är anslagsfinansierade via Trafikverket. Resterande del av investeringsbehovet under perioden utgörs främst av investeringar i nya arbetsfartyg. Dessutom görs kontinuerligt investeringar vad gäller ny- och återanskaffning av fast och flytande utmärkning.

Tabell 17, Investeringsbehov Farleder

Farleder, tkr					
	Utfall 2022	Budget 2023	Prognos 2024	Prognos 2025	Prognos 2026
Farledsförbättringar	488 592	1 084 500	1 512 300	2 561 600	2 250 400
Fast utmärkning och flytande utmärkning	38 857	92 816	118 913	97 490	160 226
Arbetsfartyg	3 937	13 300	31 600	140 000	238 000
Övrigt	5 312	6 235	6 700	2 100	2 100
Summa	536 698	1 196 851	1 669 513	2 801 190	2 650 726
Varav finansieras av Trafikverket	-488 592	-1 084 500	-1 512 300	-2 561 600	-2 250 400

Sjötrafikservice

Utvecklingsinsatser 2024-2026

Inriktningen för kommande planperiod innefattar ett utvecklingsarbete för att kunna leverera ett robust och hållbart service- och tjänsteutbud i en allt mer digital omvärld. Detta med stort fokus på att leverera vårt uppdrag såväl i fredstid som i höjd beredskap eller krig.

Genom att satsa på tre nya och uppgraderade trafikcentraler, ett nytt VTS-system, och införande av nya anlöpsverktyg i en optimerad organisation kan servicen förbättras genom väl förberedd personal i en modern, stimulerande och säker arbetsmiljö.

IT-nätverket ska uppgraderas både vad gäller prestanda och säkerhetsskydd för att kunna fungera mot en ny generation IT-verktyg. Det breddar och fördjupar tjänsteutbudet för våra användare. Implementeringen av den nya EU-förordningen ”European Maritime Single Window environment” kommer leda till ett förbättrat och enklare förfarande i anlöpsprocedurerna. Samtidigt kommer otillbörlig åtkomst av data att försvåras, vilket skapar mer trygghet och kontroll i vår strävan att samtidigt dela information i ökad grad.

Sjöfartsverket kommer under 2023/2024 driftsätta ett nytt VTS-system. Därigenom kommer egna operatörer, fartygsbefäl och samarbetspartners att dra nytta av en snabbare, tydligare och öppnare informationstjänst med stora möjligheter till ett utvecklat beslutsstöd för navigation, ruttval och trafikledning. Sjöfartsverkets radarsiter kommer fortsätta att förnyas vilket också bidrar till en stärkt VTS-tjänst och förbättrat samarbete inom totalförsvaret. Med nya verktyg och ökad kompetens kommer Sjöfartsverket kunna bevaka större geografiska ytor och öka förmågan att inhämta och dela data. Under en femårsperiod förväntas de digitala kommunikationstjänsterna att kraftfullt förbättras vilket ger helt andra

möjligheter att i realtid, dygnet runt och i ökad automatiserad form, utbyta information med övriga aktörer. Detta öppnar för en ökad proaktiv och automatiserad anlöpsplanering med minskade ledtider och färre förseningar.

Funktionen Sweden Traffic (SWT) får en allt viktigare roll för ökad sjö- och miljösäkerhet i svenska farvatten. Ett närmare samspel mellan funktionerna SWT, VTS och anlöpskoordinering ger på sikt möjligheter att öka effektiviteten i trafikflödet vilket också kan bidra till ett jämnare planeringsflöde av lotsuppdrag och våra transporttjänster.

Med utgångspunkt i trafikcentralen Gothenburg Approach där Sjöfartsverket och Göteborgs hamn bedriver ett nära operativt samarbete, ska etablering av liknande samarbeten utvecklas i Stockholm och Öresundsområdet. Under planperioden genomförs projektet ”Tre Trafikcentraler” med syfte att regionalt minska antalet trafikcentraler till de större sjöfartsklustren; Göteborg, Stockholm och Malmö. Trafikcentralen i Göteborg är en naturlig startpunkt genom samarbetet i GotApp 2.0. Arbetet är också en naturlig testbädd för att implementera nya typer av Just-in-time-tjänster för bättre processkontroll av fartygsanlöpen.

Förstudier planeras under perioden för att etablera och utveckla vårt angreppssätt för inre vattenvägar i Väner och Mälaren. VTS och trafikplanering är två funktionsområden som behöver belysas, liksom koordinering mellan trafikslagen i främst Göta älv med anslutna sluss-system.

Förutsättningar undersöks också om ett utökat samarbete med Stockholms Hamnar om en gemensam kanalcentral för östra Sverige.

Resultatprognos

Intäkter för Sjötrafikservice avser ersättning för driftskostnader vid Sound VTS Malmö och för viss andel av kostnader för nytt VTS-system. Digitalisering av Sjöfartsnära tjänster innebär att nuvarande förvaltningssystem kommer att ersättas på sikt. Under de närmaste åren drivs utvecklingen parallellt med att nuvarande system behåller sin basförvaltning för att vidmakthålla leveranssäkerhet. Det innebär utökade resurser för verksamheten under en övergångsperiod. Från 2023 ökar avskrivningar till följd av investeringar i nytt VTS-system, sensorsiter, monitorer Sjöfartsnära tjänster. Verksamheten påverkas i låg grad av svängningar i konjunkturen.

Tabell 18, Resultaträkning Sjötrafikservice

Resultaträkning Sjötrafikservice, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2022	Budget 2023	Prognos 2024	Prognos 2025	Prognos 2026
Anslag	0	15	15	15	15
Lötsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	6 054	4 813	6 924	5 292	5 425
Summa rörelseintäkter	6 054	4 828	6 939	5 307	5 440
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-79 936	-62 993	-63 763	-64 466	-77 819
Övriga externa kostnader	-12 015	-20 328	-17 515	-16 580	-27 743
Avskrivningar	-2 208	-4 661	-6 153	-9 033	-16 912
Summa direkta rörelsekostnader	-94 159	-87 981	-87 431	-90 079	-122 474
Resultat före indirekta rörelseposter	-88 105	-83 153	-80 492	-84 772	-117 034
Indirekta rörelseintäkter	2 232	1 688	1 609	1 609	1 609
Indirekta rörelsekostnader	-20 736	-31 385	-32 642	-32 284	-32 441
Rörelseresultat	-106 609	-112 850	-111 525	-115 447	-147 866

Investeringsbehov

För åren 2024-2026 beräknas investeringsbehovet uppgå till cirka 108 mnkr bestående av investeringar i nytt VTS-system (78 mnkr) inklusive sensorsiter, nya operatörsplatser i trafikcentraler (två mnkr) samt digital transformation av sjöfartsnära tjänster (28 mnkr).

Tabell 19, Investeringsbehov Sjötrafikservice

Sjötrafikservice, tkr					
	Utfall 2022	Budget 2023	Prognos 2024	Prognos 2025	Prognos 2026
Sjöfartsnära tjänster	0	11 810	11 477	13 983	2 564
VTS-centraler	342	33 863	38 813	28 043	12 933
Summa	342	45 673	50 290	42 026	15 497

Isbrytning

Utvecklingsinsatser 2024-2026

Isbrytningsverksamheten har flera stora utvecklingsprojekt kommande treårsperiod. Det största projektet är omsättningen av Sjöfartsverkets två isbrytare i Atle-klass. Enligt nuvarande tidplan planeras att de nya isbrytarna ska vara i operativ drift 2027. Det är kostnadsdrivande investeringar. Men investeringarna är nödvändiga för att uppnå regeringens miljömål och säkerställa en modern infrastruktur i Bottniska viken, enligt näringslivets krav på tillgänglighet.

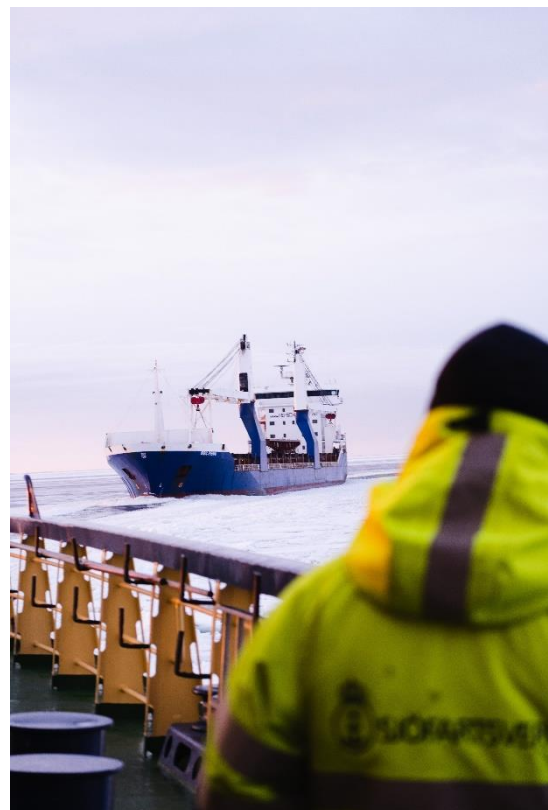
Sedan 2000 är bemanningen på isbrytarna civil, med upphandlad drift utlagd på en privat leverantör. Kraven på isbrytardriften som en samhällskritisk resurs har ökat. Detta liksom betydande förändringar i de krav som ställs på verksamheten gällande uppföljning, kontroll och säkerhetshantering. Mot bakgrund av detta har Sjöfartsverket beslutat att inte längre kontraktera ut isbrytarnas management. Ett projekt pågår för att förbereda hemtagningen av driften när nuvarande avtal går ut i slutet av 2023.

Verksamheten arbetar kontinuerligt med utvecklingsinsatser. Ett antal utvecklingsprojekt kommer att genomföras inom isbrytarverksamheten kommande år för att möta kraven på digitalisering, reducerat miljöavtryck och minskade fossila utsläpp. Några exempel på sådana projekt och processer är utveckling av drönarstöd, iskameror, datamodeller, indata till vädermodeller och det operativa ledningssystemet IB-net.

Verksamheten behöver möta de ökade behoven av service avseende förväntad trafik kopplat till de stora industrisatsningarna i norra Sverige. Där förväntas anlöpen bli fler, fartygen större

och dessutom miljöanpassade med lägre effekt som följd. Dessa fartyg kommer trafikera områden som varje år är istäckta och med de högsta isrestriktionerna. Detta sammantaget kommer att ställa högre krav på Sjöfartsverkets isbrytarresurser framgent, vilket är ett viktigt motiv till nödvändig omsättning av resurser enligt ovan.

Rekrytering, utbildning och vidmakthållande av medarbetares kompetens och erfarenhet kommer att vara vitalt då befattningarna kräver specialkompetens och återväxten av behörig rekryteringsbas är liten. Samtidigt gör vintrarnas variation och vägen mot fossilfrihet att mindre körtid frigörs och därmed begränsas utbildningstiden. Därför kommer även utveckling av utbildningsprocesserna vara en betydande faktor.



Fartyg får assistans av isbrytaren Atle.
Foto: Adam Andersson

Resultatprognos

I resultatprognosen tillkommer intäkter och kostnader för Statens lantbruks universitets (SLU) forskningsfartyg, där Sjöfartsverket har ett rederiansvar. De övriga externa intäkterna fördelar sig jämnt mellan uthyrning av isbrytare under tider då de inte används och vidarefakturerering av kostnader till SLU. Kostnaderna varierar kraftigt med isutbredningen och prognosen under planperioden utgår från en lindrig isvinter.

Tabell 20, Resultaträkning Isbrytning

Resultaträkning Isbrytning, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2022	Budget 2023	Prognos 2024	Prognos 2025	Prognos 2026
Anslag	40 263	0	0	0	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	66 036	81 351	89 844	86 470	84 110
Summa rörelseintäkter	106 299	81 351	89 844	86 470	84 110
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-28 365	-26 755	-184 818	-188 138	-217 518
Övriga externa kostnader	-314 311	-345 001	-210 222	-193 772	-188 062
Avskrivningar	- 20 931	-21 388	-21 148	-20 698	-20 566
Summa direkta rörelsekostnader	-363 607	-393 143	-416 187	-402 607	-426 135
Resultat före indirekta rörelseposter	-257 308	-311 792	-326 343	-316 138	-342 025
Indirekta rörelseintäkter	3 658	2 772	2 641	2 641	2 641
Indirekta rörelsekostnader	-33 984	-51 534	-53 599	-53 010	-53 268
Rörelseresultat	-287 634	-360 555	-377 300	-366 507	-392 652

Investeringsbehov

För åren 2024-2026 beräknas investeringsbehovet uppgå till drygt 4,3 mdkr. Investeringarna avser nästan uteslutande byggnationsfas för ersättning av befintlig isbrytarflotta.

Tabell 21, Investeringsbehov Isbrytning

Isbrytning, tkr					
	Utfall 2022	Budget 2023	Prognos 2024	Prognos 2025	Prognos 2026
Fartyg	26 415	345 000	1 041 000	1 380 000	688 000
Summa	26 415	345 000	1 041 000	1 780 000	1 488 000

Sjö- och flygräddning

Utvecklingsinsatser 2024-2026

Teknikutveckling möjliggör ständigt nya effektivare metoder att utföra uppdraget och ökar andelen som går att rädda. Sjö- och flygräddningen är en samverkansorganisation där många av resurserna kommer från aktörer utanför Sjöfartsverket. Därför är det av särskild vikt för planeringen av systemet, att veta vilka resurser som finns och om de är tillgängliga. Utveckling, komplettering och integration av IT-stöd för effektiv system- och insatsledning är fortsatt en strategisk utvecklingsfråga.

Samtidigt innebär denna utveckling ökade kostnader. Delar av utvecklingen kan finansieras genom olika utvecklingsfonder. Förvaltnings- och implementeringskostnaderna behöver mestadels finansieras genom ordinarie avgifter och anslag.

Ett fortlöpande effektiviseringsarbete pågår för att motverka verksamhetens kostnadsökning, samtidigt som öppenhet eftersträvas för att tydligt redovisa behov och förmågor så att uppdragsgivare kan göra medvetna val och prioriteringar.

Ett annat prioriteringsområde omfattar åtgärder inom bl.a. skalskydd och robusthet för förbättrad uthållighet i höjd beredskap, kris eller krig. Försvarsmakten har en växande verksamhet och de leveranser som Sjöfartsverket historiskt kunnat göra är nu inte fullt tillräckliga. En växande militär övningsverksamhet innebär att samtliga helikopterbaser förväntas hålla beredskap över tid och en ökad förmåga för vissa typer av undsättning. Tillgängligheten och flexibiliteten att dynamiskt anpassa helikopterberedskapen är ett område som kan komma att behöva förbättras. Det innebär att finansieringsgraden från Försvarsmakten kan komma att behöva anpassas.

Omständigheter i samhället, utanför verksamhetens kontroll, har föranlett att förutsättningarna för verksamheten vid helikopterbasen i Norrtälje kraftigt försämrats, vilket innebär att en översyn av helikopterbasen pågår. Det kan även finnas skäl att höja skydds- och säkerhetsnivån för räddningscentralen och vissa operativa stödfunktioner i händelse av höjd beredskap, kris eller krig.

Sjö- och flygräddningen ska vara en attraktiv verksamhet att arbeta i. För detta krävs att balans mellan resurser och uppgifter uppnås. Rekryteringsbasen är begränsad vilket förutsätter en arbetsplats som är tillgänglig för en mångfald medarbetare. Vidare finns fortsatt potential genom att engagera fler operativa medarbetare i utvecklingsarbetet. Rekrytering och utbildning av ny personal för att täcka vakanser kommer vara en omfattande uppgift under de närmaste åren. Åtgärder behöver vidtas även för att behålla ny personal, framförallt piloter där både omsättning och utbildningskostnader är höga.



Vinschning med Sjöfartsverkets helikopter.
Foto: Dominik Hoch

Resultatprognos

Sjö- och flygräddningen ska enligt den finansieringsmodell som tillämpas finansieras av brukarna av systemet. Det innebär att intäkter från handelssjöfarten, kommersiell luftfart, Försvarmakten samt anslag direkt till Sjöfartsverket ska täcka kostnaderna för verksamheten. Inga större förändringar i verksamheten är planerade för åren 2023-2026. Intäkter från Eurocontrol för 2023-2024 är beräknade enligt den fastställda prestationsplanen för åren 2020-2024 och för åren 2025-2026 antas de ligga på samma nivå som 2024. Ökningen av övriga externa kostnader från 2025 beror främst på cykliskt underhåll av räddningshelikoptrar samt förväntat högre bränslekostnader i kommande upphandling. Minskning av avskrivningskostnader under perioden beror främst på minskade avskrivningar för räddningshelikoptrar och IT-system.

Tabell 22, Resultaträkning Sjö- och flygräddning

Resultaträkning Sjö- och flygräddning, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2022	Budget 2023	Prognos 2024	Prognos 2025	Prognos 2026
Anslag	270 896	155 689	155 694	155 694	155 566
Lotsavgifter					
Övriga externa intäkter	175 699	183 401	183 655	184 815	186 562
Summa rörelseintäkter	446 595	339 090	339 349	340 509	342 128
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-244 283	-248 560	-254 079	-259 243	-263 962
Övriga externa kostnader	-227 968	-237 872	-236 777	-245 982	-255 636
Avskrivningar	-62 800	-59 697	-56 489	-50 032	-47 635
Summa direkta rörelsekostnader	-535 051	-546 129	-547 345	-555 257	-567 233
Resultat före indirekta rörelseposter	-88 457	-207 039	-207 996	-214 748	-225 105
Indirekta rörelseintäkter	4 557	3 440	3 277	3 277	3 277
Indirekta rörelsekostnader	-42 336	-63 948	-66 510	-65 780	-66 100
Rörelseresultat	-126 236	-267 547	-271 229	-277 251	-287 927

Investeringsbehov

För åren 2023-2025 beräknas investeringsbehovet uppgå till nästan 39 mnkr varav 22 mnkr avser väderradar till räddningshelikoptrar. För 2023 avser medlen främst investeringar i väderradar, helikopterbaser, räddningsflottor samt fotsteg på räddningshelikoptrar. Investeringar 2024 avser främst en s.k. *Mission Display* samt kamera/inspelningsenhet till räddningshelikoptrar samt räddningsflottor. Under 2025-2026 utgörs huvuddelen av investeringarna av sökstrålkastare för räddningshelikoptrar.

Tabell 23, Investeringsbehov Sjö- och flygräddning

Sjö- och flygräddning, tkr					
	Utfall 2022	Budget 2023	Prognos 2024	Prognos 2025	Prognos 2026
IT-system	140	100	200	200	200
Helikopterbaser	2 416	2 000	150		
Räddningshelikoptrar	3 147	25 473	3 362	2 000	2 000
Övrigt		1 383	1 000	750	
Summa	5 703	28 956	4 712	2 950	2 200

Sjömansservice

Utvecklingsinsatser 2024-2026

Verksamhetens grunduppdrag handlar om att arbeta för att förbättra den psykosociala situationen för ombordanställda. Den service som erbjuds ger ombordanställda en mer meningsfull fritid. Hälsofrämjande aktiviteter såsom motion, upplevelser och kulturutbud förbättrar välmående och skapar nödvändigt avbrott i arbetet ombord. Det bidrar till en bättre arbetsmiljö och en säkrare sjöfart.

Tjänsteutbudet och verksamheten utgår från besättningarnas efterfrågan. Genom regelbundet återkommande mätningar gällande kundnöjdhet samt genom att vara lyhörda och aktivt samla in synpunkter och förbättringsförslag, kan verksamheten anpassa servicen för att möta behoven.

En viktig fråga för besökande sjömän är tillgång till trådlös internetuppkoppling i svenska hamnar. Arbeta med att utöka tillgången till WiFi pågår. Tillgången är god på våra anläggningar. Det finns dock svårigheter med att etablera WiFi på platser där Sjöfartsverket inte har egna lokaler och medarbetare. Under planperioden är målsättningen att öka tillgången till WiFi på fler platser.

Genom att ha ett vardagligt fokus på effektivisering i arbetet samt ett aktivt förbättringsarbete nås uppsatta mål gällande både ekonomisk effektivisering och samverkansvinster med samarbetsorganisationer. Goda exempel är samlokaliseringarna med Sjömanskyrkan i Norrköping och Stockholm.

För att nå ut med aktuell information och serviceerbjudanden till sjöfolket, använder Sjöfartsverket effektiva kommunikationslösningar. Utveckling av digitala plattformar och arbetssätt är viktigt för att

resursoptimera verksamheten i framtiden och leder till minskade kostnader på sikt. Målsättningen är att förenkla och öka försäljningen av elektroniska produkter, för sjöfolk som är till havs eller på platser där Sjöfartsverket inte har personal tillgänglig.

Bränsle- och energibesparingar i fordon och fastigheter ses över kontinuerligt och genom mätningar och mål har verksamheten under flera år minskat förbrukningen. Under planperioden fortsätter ersättning av fossildrivna fordon med i första hand el- och hybriddrivna fordon, där kontinuerligt arbete också sker för att åstadkomma färre och effektivare transporter. För Sjöfartsverkets anläggningar, sjömansklubbarna, eftersträvas moderna energieffektiva lösningar och apparaturer för hållbar drift. Under planperioden planeras det för installation av nya värme- och ventilationssystem på några av anläggningarna.



Sjömansservice utför bok-byte i Norrköpings hamn.
Foto: Joakim Malmberg

Resultatprognos

Sjömansservice verksamhet är anpassad efter de sjöanställdas behov som kompensation för utebliven fritid och kännetecknas av nära samverkan med hamnar, rederier, sjömanskyrkan och andra intressenter. Både intäkter och kostnader är relativt konstanta över tid, vilket även gäller denna planperiod.

Tabell 24, Resultaträkning Sjömansservice

Resultaträkning Sjömansservice, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2022	Budget 2023	Prognos 2024	Prognos 2025	Prognos 2026
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	3 979	4 099	4 142	4 347	4 438
Summa rörelseintäkter	3 979	4 099	4 142	4 347	4 438
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-13 154	-14 450	-14 564	-14 905	-15 201
Övriga externa kostnader	-8 273	-7 104	-6 827	-6 712	-6 795
Avskrivningar	-511	-370	-575	-531	-506
Summa direkta rörelsekostnader	-21 938	-21 924	-21 966	-22 148	-22 502
Resultat före indirekta rörelseposter	-17 966	-17 825	-17 824	-17 801	-18 064
Indirekta rörelseintäkter	434	337	321	321	321
Indirekta rörelsekostnader	-4 032	-6 181	-6 445	-6 372	-6 402
Rörelseresultat	-21 564	-23 669	-23 948	-23 852	-24 145

Investeringsbehov

För åren 2024-2026 beräknas investeringsbehovet uppgå till 11,8 mnkr varav 9,2 mnkr avser uppvärmning och ventilation på Rosenhill. 2,7 mnkr avser vidmakthållande av fordon.

Tabell 25, Investeringsbehov Sjömansservice

Sjömansservice, tkr					
	Utfall 2022	Budget 2023	Prognos 2024	Prognos 2025	Prognos 2026
Fastighet mm	445	9 200	0	0	0
Nya fordon	0	1 250	1 400	0	0
Summa	445	10 450	1 400	0	0