



Anslagsframställan och treårsplan

2025-2027



SJÖFARTSVERKET

Innehåll

Innehåll.....	2	Sjömansservice.....	24
Säkra sjövägar i en hållbar framtid	3	Sjötrafikinformation.....	26
Sjöfartsverket och omvärlden	4	Anslagsframställan	28
Försämrat säkerhetspolitiskt läge	5	Redovisning per anslagspost	30
Ökat tryck på omställning till en fossilfri och hållbar sjöfart	6	1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.....	31
Digitaliseringen ökar alltmer i betydelse	7	Totalförsvarsplanering	31
Accelererande utmaningar för kompetensförsörjningen	8	Investering isbrytare.....	32
Ett ökat antal intressekonflikter.....	10	1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål.....	34
Havsbaserad vindkraft.....	10	Sjö- och flygräddning	34
Digitalisering och säkerhet	10	Fritidsbåtsinfrastruktur.....	36
Miljö och hållbarhet	11	Fossilfri flotta.....	37
Sjöfartsverkets uppdrag och verksamhet.....	12	Klimatkompensation	38
Sjöfartsverkets utvecklingsmål	13	Öppna data	38
Sjöfartsverkets operativa verksamhet med utvecklingsinsatser	14	1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur.....	41
Farleder.....	14	Vår ekonomi	43
Isbrytning	16	Nuvarande ekonomiska förutsättningar	43
Sjögeografisk information.....	18	Intäktsprognos.....	45
Lotsning	20	Kostnadsprognos.....	47
Sjö- och flygräddning	22	Investeringsplan och långsiktig ekonomisk utblick mot 2033.....	48
		Långsiktig finansiell utveckling	50
		Budgetunderlag	51

Säkra sjövägar i en hållbar framtid

Omvärldsläget är osäkert och konflikter förekommer på flera håll i världen. Förutom mänskligt lidande ser vi idag störningar som påverkar den handel, mätt i svensk godsvolym, som redan dessförinnan inte var tillbaka på de nivåer som rådde innan pandemin.

Sjöfarten är central för Sveriges försörjningsförmåga och konkurrenskraft. Över 90 procent av allt gods till och från Sverige går via sjövägar och vi gör allt för att sjöfarten ska ha så bra förutsättningar som möjligt. Vi har förmågan att göra det genom en fantastisk personal – varje dag och på många platser även dygnet runt. Det vill vi fortsätta göra, men det kräver också ökade investeringar och ökat underhåll. Vi har kunskapen, för oss är utmaningen den långsiktiga ekonomiska förmågan.

Det är ett faktum att en stor del av vår flotta är i sin borte gräns för vad som är rimligt att fortsatt underhålla. Samma sak gäller även för en del av våra större fyrar och byggnadsminnen. Det är också ett faktum att omfattande återinvesteringar i såväl fartygsflotta som farleder inte går att finansiera genom effektiviseringar i verksamheten eller genom nuvarande sjöfartsavgifter och anslag. Sjöfartsverket har ett tydligt ansvar, att inte bara utföra vårt uppdrag på ett bra sätt, utan att göra det inom givna ekonomiska ramar. Ett arbete för att säkerställa en långsiktig ekonomi i balans kommer därför att vara av högsta prioritet.

Anslagen utgör en allt mindre del av våra intäkter, idag cirka 10 procent, men andelen borde vara större. Genom att de inte räknats upp med inflation och lönekostnad, så kallad PLO-uppräknings, har de över tid bidragit till att urholka myndighetens ekonomi. På sikt kan Sveriges försörjningsförmåga i orostider

påverkas om inte anslagsfinansieringen stärks, speciellt då Sjöfartsverkets finansieringsmöjligheter är så beroende av Sveriges ekonomiska tillväxt.

Statskontorets utredning föreslår vidare en översyn av de ekonomiska målen. Relevanta ekonomiska mål utgör en av hörnstenarna för att driva en effektiv verksamhet och jag välkomnar en sådan översyn. För oss är soliditet ett trubbigt mål, då vår soliditet till övervägande del påverkas av andra faktorer än rörelsen – främst genom pensionsskuldens förändring. Räntabilitetsmålet, som mäts i förhållande till det egna kapitalet, är även det ett trubbigt mål då det låga egna kapitalet ger ett mycket blygsamt resultatkrav.

Den planperiod vi har framför oss innehåller den största investeringen någonsin för Sjöfartsverket – nya isbrytare som ersätter Atle-klassen. Upphandlingen avbröts i januari 2024 och omtag inför ny upphandling pågår. Målet är alltså att kontraktsskrivning kan göras under året.

I min nya roll på Sjöfartsverket ser jag än mer tydligt hur viktigt Sjöfartsverket är för samhället – något jag är väldigt stolt över. Stafettpinnen lämnar jag med varm hand över till vår nye generaldirektör, Erik Eklund, i juni. Sjöfartsverket fortsätter med sitt viktiga samhällsuppdrag och har en avgörande roll i dessa osäkra tider. Jag ser fram emot kommande år.



Joel Smith
Tillförordnad generaldirektör

Sjöfartsverket och omvärlden

Sjöfartens utveckling drivs av en kombination av faktorer kopplat till samhällsutveckling, ekonomi, politik, den säkerhetspolitiska situationen i världen samt teknologi. Tillväxten i transportsektorn drivs på global nivå av bland annat ökad efterfrågan på varor, befolknings-tillväxt, ekonomiskt välstånd och ekonomisk utveckling. Globalisering leder till ökad handel mellan länder och regioner, konsekvensen blir ett ökat beroende länder emellan. Andra viktiga faktorer är konkurrens, lagar och regler samt miljöfrågor som relaterar till sjöfartens energianvändning och utsläpp. Även tillgången på arbetskraft är en viktig del för att möjliggöra handel mellan länder och regioner. Sjöfarten är som trafikslag internationell och påverkas bland annat av osäkerheter i omvärlden, internationella handelskonflikter och andra geopolitiska faktorer. Trots detta är sjöfarten robust och över tid ett transportslag med stabila volymer. Sjöfarten består av olika typer av fartyg för olika ändamål så som container-, bulk-, tank- och ro-ro-fartyg. Alla har olika förutsättningar och känslighet utifrån marknad, geografi och avstånd.

Utvecklingen och kommande ökning av godsvolymer för godstransporter med sjöfart i Sverige är starkt kopplad till utvecklingen i den svenska basindustrin. Efterfrågan på transporter drivs särskilt av ett fåtal stora och tunga varugrupper med geografiska kopplingar till gruvor och utvinningsverksamhet i norra Sverige, samt raffinaderiverksamhet på västkusten. Prognoserna för godstransporter med sjöfart påvisar en stabil men svag ökning av godsvolymer fram till 2030. Denna utveckling förväntas inte föranleda några större strukturella förändringar i godsflöden och hamnar. Industrialiseringen i Norrland ses som den främsta påverkansfaktorn som driver tillväxten av godsvolymer i ett framtidsperspektiv efter 2030, detta efter att ”nya” Luleå hamn och farledsprojektet Malmporten är färdigställt.

När det gäller passagerartrafik i och till Sverige har godsvolymer på färjor ökat över tid och blivit en allt viktigare inkomstkälla för färjebranschen. Det har skett en segmentering med allt fler ro-pax fartyg som kombinerar lastkapacitet och passagerare. Kryssnings-fartygstrafiken hade en positiv trend avseende kryssningsanlöp och passagerarantal före pandemin, men drabbades hårt under pandemin. En återhämtning av passagerarantalet började under andra halvåret 2021 men är ännu inte uppe i samma volymer som innan pandemin. Kryssningstrafiken påverkas fortsatt negativt av det försämrade säkerhetspolitiska läget, exempelvis har kriget i Ukraina föranlett färre kryssningar i östersjöområdet.

Det finns många olika faktorer som påverkar sjöfarten, utöver de som anges ovan. I Sjöfartsverks omvärldsanalys från våren 2023 sammanfattas fem trender som påverkar sjöfarten, både internationellt och nationellt, samt Sjöfartsverket:

- Försämrat säkerhetspolitiskt läge
- Ökat tryck på omställning till en fossilfri och hållbar sjöfart
- Digitaliseringen ökar alltmer i betydelse
- Accelererande utmaningar för kompetensförsörjningen
- Ett ökat antal intressekonflikter

Trenderna förväntas vara viktiga och ge olika konsekvenser för Sjöfartsverkets verksamhet över tid. Därför behöver de beaktas i målarbetet och den strategiska planeringen i organisationen. På följande sidor beskrivs det närmare hur Sjöfartsverket arbetar för att möta dessa fem trender utifrån ett strategiskt perspektiv.

Försämrat säkerhetspolitiskt läge

Det säkerhetspolitiska läget har under en lång tid försämrats i och med Rysslands invasionskrig mot Ukraina som intensifierades 2022. Under hösten 2023 har det säkerhetspolitiska läget försämrats ytterligare genom Hamas attack på Israel. I maj 2022 ansökte Sverige om medlemskap i försvarsalliansen Nato.

Utöver omvärldsläget har beredskapsfrågorna tillsammans med behovet av en ökad gemensam nationell kontinuitetsplanering också accelererats av erfarenheter från pandemin. Effekterna av det försämrade säkerhetspolitiska läget har även inneburit att bland annat tillgången till flera viktiga råvaror som exempelvis olja, naturgas och spannmål, har blivit mer osäker. Det omfattar även komponentbrist och längre leveranstider. Detta påverkar både Sjöfartsverkets underhåll av och nybeställningar till fartygsflottan och helikopterunderhållet i viss omfattning.

Regionala tullunioner, frihandel, sanktioner samt blockader på grund av säkerhets- och geopolitiska situationer i olika världsdelar påverkar också handelsmönster över tid. Sanktionerna mot Ryssland och särskilt handeln med olja är exempel där handelsmönstren har ändrats snabbt i närtid. Detta ställer krav på redundans i form av förmåga och kontinuitet vid störningar eller avbrott i leveransen av kritiska varor, som krävs för att kunna upprätthålla olika verksamheter. Sjöfarten i Östersjön försörjer mer än 100 miljoner människor. Flera länder i området är beroende av obruten handel över haven. Den svenska försörjningstryggheten är i mycket hög utsträckning beroende av att import- och exportflödena kan fortgå. I dagsläget finns det ingenting som pekar på att någon förändring går att urskilja inom den närmaste framtiden. Säkerhetspolitiken bedöms därför att fortsätta påverka samhället i stort, sjöfarten och Sjöfartsverket under lång tid.

Grunden i Sjöfartsverkets beredskapsarbete är kontinuitetsarbetet och totalförsvarets krav är dimensionerande. Genom ett systematiskt kontinuitetsarbete ska myndigheten kunna upprätthålla samhällsviktig verksamhet på en acceptabel nivå i så lång utsträckning som möjligt. Sjöfartsverket ansvarar även för flera samhällsviktiga verksamheter. Sjöfartsverket ska upprätthålla verksamheten så långt det är möjligt med hänsyn till tillgången på personal och förhållandena i övrigt under krig. Huvudfokus är att säkerställa tillgänglighet för sjöfarten i de svenska farvattnen och att säkerställa statlig sjö- och flygräddning.

Samtidigt bedriver hela Sjöfartsverket ett ständigt beredskapsarbete, många avdelningar har en särskilt utpekad beredskapssamordnare. De senare åren har även resursförstärkningar gjorts inom området vilket möjliggör fortsatt arbete. En del i arbetet hittills har inneburit anskaffande av reservkraft på utpekade ställen, genomförande av studier för alternativa och säkra ledningsplatser, planering för behov av varor och tjänster med mera.

Frekvens och omfattning av cyberattacker, sabotage, olovlig underrättelseverksamhet, terrorism samt organiserad brottslighet förväntas öka väsentligt under de kommande åren mot hela det svenska samhället. Bakgrunden kan ses utifrån ett brottsperspektiv, men det är högst troligt att cybervapen kommer användas som en förberedelse till eller del i krigshandlingar. Sjöfartsverket har tagit stora steg mot en robustare IT-infrastruktur för att stärka informationssäkerheten. Jakten på information från främmande makt är stor men myndigheten blir aldrig starkare än den svagaste länken. Därför måste varje medarbetare också bidra till en god säkerhetskultur. Cyberarenan bedöms, i förhöjd hotbild och i framtida konflikt, vara den domän där avgörande insatser

från motståndare är utslagsgivande. Därför pågår arbete med mer omfattande och precisa analyser inom Sjöfartsverkets säkerhetsskyddskänsliga verksamheter, för att möta rådande säkerhetspolitiska läge, utvecklingen inom ramen för den civila beredskapen samt det ökade

cyberhotet. Samtidigt arbetar myndigheten med att bedriva säkerhetsskyddsanalyser och säkerhetsskyddsbedömningar för utkontraktering av säkerhetskänslig verksamhet samt med kunskapshöjande åtgärder internt.

Ökat tryck på omställning till en fossilfri och hållbar sjöfart

En fortsatt stark drivkraft för utvecklingen av sjöfarten och dess konkurrenskraft är klimat-, miljö- och hållbarhetsfrågorna. Det råder idag en stark regulatorisk utveckling som ökar trycket på branschen att bli mer hållbar och minska utsläppen, detta då utsläppen från sjöfarten fortsätter att öka både i Sverige och internationellt. Regler och riktlinjer från EU och IMO är fortfarande stommen i utvecklingen på miljöområdet för sjöfarten. Härigenom minimeras risker för olyckor, utsläpp av föroreningar och buller till luft och vatten. Tydligast märks detta i de nya europeiska reglerna på klimatområdet som driver en omställning inom sjöfarten.

Gällande omställning och övergång till fossilfri energi är det främst alternativa bränslen och energi, elektrifiering samt avskiljning och lagring av koldioxid som är starka trender på området. Omfattande regleringar och andra initiativ inom sjöfarten driver på omställningen av den globala fartygsflottan till alternativa bränslen, såsom väte, ammoniak och metanol. Det omfattar även nya krav på anpassningar för både fartygsdesign och drift.

Sjöfartsverkets egna fartyg omfattas inte direkt av EU:s direktiv och förordningar, men som myndighet bör Sjöfartsverket vara i framkant i omställningsarbetet. Även för den nationella sjöfarten är omställningen till klimatneutralitet starkare än andra trender på miljöområdet och

takten sätts av de transportpolitiska målen.

En central del i Sjöfartsverkets arbete på klimatområdet är att arbeta med omställning för att flottan blir fossilfri. Detta arbete kommer pågå under många år och genom omställningsarbetet effektiviseras driften av flottan och fartygen, vilket minskar koldioxidutsläppen. I liten skala har också elektrifiering och bränslebyten påbörjats. En betydande energieffektivisering förväntas också inom isbrytningen när gamla isbrytare byts ut till nya fartyg med början 2027, bland annat genom att de konstrueras för att kunna använda alternativa bränslen som metanol i framtiden. Med ett intensivt och kontinuerligt arbete för att minska energibehovet i Sjöfartsverkets flotta kommer arbetet stegvis ändra fokus från energieffektivitet till att hitta ersättningar för de fossila bränslen som används idag.

Sjöfartsverket har ett incitament i farledsavgiften där fartyg som presterar utöver lagkraven får en nedsättning på en del av farledsavgiften. Under 2023 utvärderades¹ myndighetens möjligheter att påverka rederiers satsningar på miljöåtgärder genom miljöincitamentet. Resultatet från studien pekar på att styreffekten överlag är svag, men att incitamentet uppskattas av branschen. För att uppnå en starkare styrning skulle det ekonomiska incitamentet för

¹ Miljöincitament i farledsavgiften – en utvärdering, D. nr. 20-03619

rederierna behöva öka betydligt. Utvärderingen visar också att nästan hälften av anlöpen till Sverige görs av fartyg som kvalificerar sig för nedsättningen och att dessa fartyg är större än genomsnittet.

Farledsprojekten som Sjöfartsverket bedriver inom nationell plan är omfattande och komplexa med långa tidsperspektiv. Projekten har en stor miljöpåverkan bland annat genom bestående förändringar i den fysiska miljön, potentiell spridning av föroreningar i den marina miljön i samband med dumpning, samt buller och grumling under genomförandet. Myndigheten utvecklar sitt proaktiva och systematiska arbete med miljöfrågor i farledsprojekten. Fokus är främst på miljökrav i upphandlingar av entreprenader. Det omfattar exempelvis krav på miljöledningssystem, miljöplan, kemikaliehantering, miljökrav på arbetsmaskiner, fordon och fartyg.

En annan viktig fråga rör hantering av muddermassor och hur dessa kan

omhändertas på ett hållbart sätt. Volymerna av muddermassor i pågående och planerade projekt är omfattande och för att dumpa massor i havet krävs dispens mot förbudet att dumpa avfall i havet. Sjöfartsverket arbetar därför för att i första hand återanvända massorna i anläggningsarbeten och i andra hand genom att deponera massorna på land. Myndigheten undersöker också mer innovativa alternativ för att nyttiggöra massorna.

Vissa delar av Sjöfartsverkets verksamhet som varv, verkstäder, fyrplatser och lotsstationer kan historiskt ha bidragit till förorening av mark, vatten sediment eller byggnader. Sjöfartsverket ansvarar för att hantera dessa på ett miljömässigt ansvarsfullt sätt. Prioritering av åtgärder för sanering och återställning av förorenade områden hanteras inom Sjöfartsverkets miljöstrategi. Kostnaden för att genomföra nödvändiga åtgärder bedöms uppgå betydande belopp under kommande år.

Digitaliseringen ökar alltmer i betydelse

Det finns en mängd marina teknologitrender som påverkar sjöfarten. Den tekniska utvecklingen och innovation inom sjöfarten drivs i hög grad av kraven på utsläppsminskningar utifrån hållbarhetstrenden. Effektivisering drivs även genom digitalisering på grund av ökade kostnader samt störningar och sårbarhet i logistikkedjor. Allt större fartyg, med större volymer gods driver också på en ökad användning av teknologi och automatisering. Detta för att effektivisera och förbättra hanteringen av stora godsflöden och logistik i hamnar.

Viktiga teknikområden med koppling till digitalisering och sjöfart är exempelvis visualiseringsteknologier, automatisering, artificiell intelligens (AI) och virtuella tillgångar (digitala tvillingar). Omfattningen av digitaliseringen är komplex och kommer att innebära förändringar på alla

nivåer för olika typer av organisationer inom de maritima näringarna från skeppsbyggare till rederier, hamnar och myndigheter.

Sjöfartsverkets forsknings- och utvecklingsarbete handlar till stor del om digitalisering inom olika områden. Arbetet syftar till att effektivisera Sjöfartsverkets egen verksamhet både gällande förbättrade processer och minskade kostnader. En utmaning för myndigheten är att säkerställa de resurser som krävs för att möta de ökade säkerhets- och lagkrav som ställs. Detta kräver ofta ett stort behov av IT-resurser som prioriteras över det interna behovet av IT-utveckling.

Projektet Navigationsstöd från land – fas II pågår till och med 2025 och involverar förutom Sjöfartsverket även akademien samt rederier. Projektet syftar bland annat

till att vidareutveckla konceptet och testa det i simulatormiljö och med utvalda fartyg till Göteborgs hamn, samt att bygga upp en kunskapsbas där möjligheter och begränsningar med nautiskt stöd från land konkretiseras och sammanfattas.

Det branschgemensamma projektet Smarta Anlöp kommer fortsatt att vara en viktig samverkansplattform. I projektet deltar Sjöfartsverket, hamnar och andra aktörer i syfte att effektivisera koordineringen av anlöp till hamn genom informationsdelning, ruttdelning och samordnad trafikledning.

Nästa generation navigationsprodukter är under framtagande inom International Hydrographical Organization (IHO). Sverige och Sjöfartsverket är aktiva i arbetet. Östersjösamarbetet med tillhörande EU-finansiering nyttjas för utveckling och test av system och lösningar. De nya lösningarna kommer bland annat att ge fartygen mer dynamiska farleder och bättre underlag för optimerad ruttplanering.

En långsiktig satsning på att utveckla isrekognisering med hjälp av drönare

pågår inom Sjöfartsverket. Utvärdering av teknik samt juridiska och praktiska förutsättningar för att kunna ersätta isbrytares rekognoseringsresor med drönare har genomförts och potentialen för besparingar av bränsle, minskning av växthusgaser samt andra miljöskadliga utsläpp har visat sig vara betydande. Satsningen fortsätter under kommande år med implementering av ett drönarsystem på isbrytaren Atle. När systemet i sin helhet finns på plats och har utvärderats finns möjlighet att skala upp till fler isbrytare för att ta hem större miljö- och verksamhetsmässiga vinster.

Digitaliseringen av sjöfarten kräver också en digitalisering av sjöfartens infrastruktur och utveckling av dess sensorsystem och sjösäkerhetsanordningar. Sjöfartsverket arbetar för att inom ramen för kommande Nationell Transportplan kunna tillse att sjöfarten får en ändamålsenlig digital infrastruktur för att kunna utvecklas och för att robust positionering ska kunna säkras och att tjänster såsom exempelvis navigationsstöd från land ska kunna erbjudas.

Accelererande utmaningar för kompetensförsörjningen

Kompetensförsörjningen är ett område som är en betydande utmaning inom sjöfartssektorn. Ett alltmer komplext arbetsliv med ökad flexibilitet och hybridarbete, digitalisering och nya krav på att lära nytt, jämte en åldersstruktur som pekar på fler stora pensionsavgångar samt färre unga som utbildar sig inom luft- och sjöfart, bedöms göra rekrytering allt mer utmanande över tid.

Utvecklingen inom områdena säkerhetspolitik, digitalisering samt miljö- och hållbarhet ställer nya krav på kompetensområdet och arbetsgivare efterfrågar nya kompetenser och arbetskraft med annan erfarenhet än tidigare. Det skapar i sin tur en ökad matchningsproblematik på

arbetsmarknaden som också gäller för sjöfarten. Svårigheterna med rekrytering påverkar luftfarts- och sjöfartsbranschen, vilket kan leda till allvarliga samhälls-ekonomiska konsekvenser om trenden fortsätter i samma riktning.

Sjöfartsverkets förmåga att rekrytera och kompetensutveckla medarbetare och chefer är av avgörande betydelse för att säkerställa myndighetens samhällsuppdrag. I likhet med sjöfartsbranschen har Sjöfartsverket en utmaning i att rekrytera nautiska sjöbefäl, tekniska befäl och sjögående personal. För att rekrytera och behålla kompetenta medarbetare behöver Sjöfartsverket arbeta vidare med kompetens- och karriärutveckling samt ge utrymme för innovation och

verksamhetsutveckling. Myndigheten behöver samtidigt säkerställa en hälsosam, inkluderande och säker arbetsmiljö.

Det är även viktigt att ha ett nära samarbete med universitet och högskolor inom sjöfarten, och en del i det är att erbjuda praktikplatser inom myndigheten för att attrahera framtida kompetenser. Under hösten 2023 anordnades isbrytar-turnén där såväl allmänhet som skolor bjöds in till besök på isbrytarfartyg i flera städer runt om i landet, en viktig insats för att öka intresset för sjöfartsbranschen och Sjöfartsverket. Nästa steg är att etablera samarbete med yrkesvägledare vid maritima gymnasieskolor.

Konkurrensen om kompetensen är stor de kommande åren inom fler områden än nautiska områden, främst inom helikopter-verksamheten, IT, miljö, dataanalys, verksamhetsutveckling samt säkerhet och beredskap. Personallån inom staten är en möjlig väg att kompetensförsörja som Sjöfartsverket arbetar med.

Det är centralt för myndigheten att uppfattas som en modern och attraktiv arbetsgivare och myndighet för att kunna attrahera och behålla kompetenta medarbetare. I Universums mätning 2023

ligger Sjöfartsverket i topp 100 som attraktiv arbetsgivare bland ingenjörstudenter och naturvetare. Vid senaste mätningen av "Attraktiv arbetsgivarindex" var Sjöfartsverkets resultat 140 poäng (avser 2022), vilket är över medianen för statliga myndigheter. Målet är att fortsätta öka myndighetens resultat ytterligare genom riktade aktiviteter under kommande år.

Arbetet med att öka andelen kvinnor i verksamheten ska fortsätta, vilket är en uttalad och kvantifierad målsättning för Sjöfartsverket i linje med de jämställdhetspolitiska målen. Under 2023 genomförde MakeEqual en normkritisk granskning av Sjöfartsverkets rekryteringsannonser där det framgår att annonserna till stor del redan är bra, men MakeEqual lämnade även förslag som inkluderas i det pågående arbetet med en jämlik rekryteringsprocess. Inom området jämlikhet, mångfald och inkludering pågår flera projekt och initiativ för att öka jämställdheten inom olika yrkesgrupper. Som exempel kan nämnas kvinnliga nätverk samt att utbilda fler workshopledare inom området jämställdhet, mångfald och inkludering tillsammans med olika aktörer.

Ett ökat antal intressekonflikter

Många nya utmaningar med grund i drivkrafterna kring den regulatoriska utvecklingen, säkerhetspolitiken samt miljö och hållbarhet kan skönjas för sjöfarten. Den framväxande blå ekonomin med bland annat etableringen av havsbaserad vindkraft, ökad miljöhänsyn i farledsprojekt samt Försvarsmaktens utökade verksamhet med koppling till det försämrade säkerhetspolitiska läget skapar intressekonflikter och utmaningar att arbeta med. Nedan exemplifieras några av de intressekonflikter som Sjöfartsverket bedömer kommer att påverka verksamheten framöver.

Havsbaserad vindkraft

Vindkraft till sjöss erbjuder potential för fossilfri energi, men medför även utmaningar för sjöfarten och Sjöfartsverkets verksamhet. Tillstånds-ansökningar för havsbaserad vindkraft innehåller ofta stora anspråk på vattenområden som i många fall genererar intressekonflikter till andra riksintressen, däribland sjöfarten, men även miljöintressen samt försvarsintressen. Detta blir ett stort problem för vintersjöfarten i Bottenviken och Bottenhavet där det blir is på vintern. När det är sommar och isfritt går fartygen närmaste vägen via förutbestämda stråk, men när det blir is kan stråken inte alltid följas längre. Fartygen behöver därför anpassa sig till var det är möjligt att gå med hänsyn till isläget vilket varierar från timme till timme, år till år. Att anlägga stora vindkraftparker försvårar således möjligheten för vintersjöfarten eftersom de riskerar att placeras där fartygen behöver gå. Att uppnå samexistens för alla intressen är oftast inte möjligt.

Sjöfartsverket deltar aktivt i det havsplaneringsarbete som pågår och som ska redovisas under december 2024. För sjöfartens del behöver planeringsarbetet föreslå ytor i havet med syfte att skydda säkerheten och tillgängligheten för sjöfarten. I den ständiga strävan efter ren energi och hållbarhet står havsbaserad vindkraft som en potentiell lösning. Samexistensen mellan vindkraft och sjöfart kräver en väl avvägd balans mellan energiambitioner, miljöhänsyn samt

fortsatta godstransporter och säkerhet till sjöss.

Digitalisering och säkerhet

Det är en grundläggande förutsättning för sjöfartens framtida digitalisering att kunna dela information mellan fartyg, hamnar, myndigheter och andra aktörer samt mellan kuststater.

Effektiviseringspotentialen för transportsystemet genom digitalisering är stor. Dels genom möjliggörandet av funktioner som optimerar anlöpen till svenska hamnar för att minska utsläpp av växthusgaser, dels genom möjligheten att öka effektiviteten i det svenska logistiksystemet. Digitaliseringen innebär även nya frågeställningar och risker ur ett säkerhets- och totalförsvarsperspektiv. En viktig aspekt är att säkerställa redundans, både i system och med personella resurser för att bibehålla verksamheten även utan digitala system. I en värld med tilltagande geopolitiska spänningar och markant ökade hot inom cyberdomänen är det avgörande att digitaliseringen även möter relevanta krav på tekniska och administrativa säkerhetsåtgärder redan tidigt i utvecklingsprocessen.

En allt mer digitaliserad verksamhet hanterar även större mängder data. Vilka av dessa data som kan klassas som öppna eller inte är en del i komplexiteten ur ett säkerhets- och totalförsvarsperspektiv. När information klassificeras i säkerhetsskyddsklass blir kraven på IT-system höga avseende konstruktion och kommunikation. Intressekonflikter kan uppstå i dessa

gränsområden mellan öppenhet och samhällsnyttan i digitaliseringen och intresset av att skydda informationen för Sveriges säkerhet.

Det krävs noggranna avvägningar för att realisera vinsterna med digitalisering samtidigt som säkerhetskraven upprätthålls.

Miljö och hållbarhet

Intressekonflikter uppstår även mellan olika intressen inom Sjöfartsverkets uppdrag vilka i många fall omfattar konflikter mellan uppdrag som förhåller sig till olika lagstiftningar.

En del av detta är hantering av muddermassor i farledsprojekt. Här uppstår allt oftare intressekonflikter mellan Sjöfartsverkets uppdrag, miljölagstiftningen samt privata fastighets-

ägare. Det blir allt svårare att få dispens för att hantera och placera muddermassor både till havs och på land samt att få tillgång till lämpliga platser för massorna. Detta samtidigt som muddring många gånger är en förutsättning för att hålla farlederna öppna för den storlek på fartyg som trafikerar farlederna idag, och för att kunna utvidga för större fartyg i framtiden.

Även renovering av Sjöfartsverkets fastigheter som exempelvis fyrar och andra byggnadsminnen har inneboende konflikter. Intressekonflikterna uppstår i brytpunkten mellan lagkraven på byggnadsvården samt arbetsmiljö och miljöfrågor. Ett exempel är när blymönja av byggnadsvårdsskäl används vid målning av fyrar trots det skadliga blyinnehållet.



Ökad miljöhänsyn i exempelvis farledsprojekt är en intressekonflikt som Sjöfartsverket står inför. På bilden ses Luleå hamn där farledsprojekt Malmporten pågår.
Foto: Agne Hörnestic

Sjöfartsverkets uppdrag och verksamhet

Sverige är till stor del beroende av sjöfarten för import och export av varor och gods. 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 huvuduppdrag 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 svenska farvatten. Sjöfartsverket arbetar även med sjömätning, utmärkning av farlederna, producerar sjökort och annan sjögeografisk information.

Myndigheten har även ett brett samhällsansvar och uppdrag, som också innefattar att sjömän ska ha möjlighet till en meningsfull fritid genom sjömansservices verksamhet. Sjöfartsverket leder och koordinerar insatserna vid sjö- och flygolyckor med stöd av andra aktörer som ingår i sjö- och flygräddningssystemet. Det görs från räddningscentralen JRCC (Joint Rescue Co-ordination Centre).

Sjöfartsverkets uppdrag är även att utveckla transport- och sjöfart i linje med riksdagens och regeringens beslut, verka för att de transportpolitiska målen nås, ge råd och stöd inom det unika kompetensområdet samt verka för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan.

Sjöfartsverkets uppdrag beskrivs i regeringens instruktion och årliga regleringsbrev. Verksamheten finansieras till cirka 75 procent genom avgifter från handelssjöfarten, de så kallade farleds- och lotsavgifterna. I övrigt består intäkterna av cirka 10 procent statliga anslag samt cirka 15 procent övriga externa intäkter.

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.

Övergripande strategi: Utifrån samhällets och kunders behov erbjuder och utvecklar vi tjänster inom sjöfart, sjö- och flygräddning och maritim infrastruktur. Det bidrar till långsiktig hållbarhet, konkurrenskraft samt en säker och innovativ sjöfart.

Vi är en expert- och servicemyndighet som genomför våra uppdrag och affärer på ett öppet, engagerat och professionellt sätt, själva eller med hjälp av andra. Vi är flexibla, arbetar gränsöverskridande och delar med oss av vår kunskap. I nära samverkan med andra utvecklar vi vår verksamhet för att tillsammans kunna möta framtiden.

Sjöfartsverkets utvecklingsmål

Sjöfartsverkets utvecklingsmål tar sikte på 2027 och fastställs årligen av styrelsen. Genom utvecklingsmålen vill Sjöfartsverket uppnå säkrad kvalitet, goda affärer samt vara en attraktiv arbetsplats. Utvecklingsmålen ligger till grund för styrning och uppföljning av verksamheten och bryts ned till årliga operativa delmål som anger vad som behöver uppnås för att nå de långsiktiga målen. Dessa lägger grunden för de utvecklingsinsatser verksamheten planerar inför aktuell planperiod och som beskrivs i nästa avsnitt.



Kund

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

Mål 2027: NKI > 75



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 jmf. 2010



Affärsutveckling

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

Mål 2027: Mer än 5 nya efterfrågade tjänster inom Sjöfartsverkets uppdrag



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:

Kostnadseffektiviseringar och intäktsökningar som ackumulerat uppgår till 1,5 miljarder jmf. 2017

Sjöfartsverkets operativa verksamhet med utvecklingsinsatser

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 personer arbetar i den operativa verksamheten. Huvudkontoret med ledning och centrala funktioner har drygt 400 medarbetare och är beläget i Norrköping. I detta avsnitt beskrivs den operativa verksamheten.

Farleder

Sjöfartsverket utvecklar och håller farlederna tillgängliga, öppna och säkra. Det görs bland annat 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.

Utvecklingsinsatser 2025-2027

Sjöfartsverket arbetar löpande med behovsinventering och förbättringar i den maritima infrastrukturen i samråd med sjöfarten, transportköpare, hamnar och andra intressenter. Under planperioden projekteras och genomförs flera stora farledsprojekt som finns i nationell plan för transportinfrastruktur. 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. Investeringarna är viktiga att fullfölja för att säkerställa att sjöfartens potential uppnås.

Farledsprojekten är omfattande och står inför en rad utmaningar, inte minst ökade entreprenadkostnader som en följd av bland annat höjda drivmedelskostnader. Sjöfartsverket arbetar i nära samarbete med de lokala hamnbolagen för att optimera tidplaner och resursanvändning. Farledsprojekten kännetecknas, liksom andra infrastrukturinvesteringar, av långa förberedelsetider på grund av omfattande miljöutredningar och tillståndsprövningar.

Det finns ett betydande behov av teknikskifte 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, men i gengäld behövs i regel inget byte på 15 år i jämförelse med glödlampan. Den byts varje år på grund av 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.

Under planperioden fortsätter även arbetet med att ta igen uppskjutet underhåll i farlederna. Detta i syfte att upprätthålla sjösäkerheten samt att återfå kontrollen över en accelererad underhållsskuld, som vid senaste uppskattningen beräknades uppgå till 1,5 mdkr. Detta är prioriterat för att vidmakthålla god tillgänglighet, sjösäkerhet, funktion och arbetsmiljö, men också för anläggningarnas bevarande. Utan att äventyra säkerheten i väl utnyttjade farleder genomförs översyner över vilka sjösäkerhetsanordningar som inte längre fyller en funktion i vare sig transportsystemet eller för fritidssjöfart.

Vidare genomförs livscykelanalyser på kanalanläggningar och andra fasta anläggningar för att planera för investeringar och framtida omsättningar.

Inom systemutveckling pågår forskning för ett komplementsystem för positionering. Med en redundant positionering ombord och kvalitativa digitala sjökort minskar behovet av fysisk utmärkning.

Sjöfartsverket arbetar tillsammans med andra länder internationellt för att driva utvecklingen av standarder för denna teknik, ett arbete som fortgår under planperioden.

Resultatprognos

Verksamhetens intäkter kommer i huvudsak från öppning och stängning av väg- och järnvägsbroar, utförda tjänster med arbetsfartyg samt statliga anslag. Kostnader utgörs till stor del av att byggnadsstrukturer behöver renoveras, avvecklas eller ersättas. Äldre teknik, exempelvis glödlampor och gamla sjökablar byts ut för att säkra framtida kontinuitet. Under planperioden fortsätter arbetet med att ta igen uppskjutet underhåll i farlederna vilket påverkar kostnadsutvecklingen. I slutet av planperioden beräknas några av de större farledsprojekten färdigställas och därmed tas i drift, vilket innebär att avskrivningarna ökar samtidigt som de tidigare inkomna bidragen intäktsförs i samma takt.

Tabell 1. Resultaträkning Farleder

Resultaträkning Farleder, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2023	Budget 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027
Anslag	77 096	77 612	77 612	77 612	77 550
Lotsavgifter	0				
Övriga externa intäkter	72 454	59 238	46 459	52 160	111 370
Summa rörelseintäkter	149 511	136 851	124 072	129 772	188 921
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-144 504	-163 167	-169 988	-173 406	-176 847
Övriga externa kostnader	-172 732	-157 516	-177 486	-194 192	-151 540
Avskrivningar	-63 181	-62 970	-67 926	-77 937	-138 163
Summa direkta rörelsekostnader	-380 417	-383 653	-415 400	-445 535	-466 550
Resultat före indirekta rörelseposter	-230 866	-246 803	-291 328	-315 763	-277 629
Indirekta rörelseintäkter	3 961	5 847	5 902	5 922	5 961
Indirekta rörelsekostnader	-65 284	-77 901	-90 008	-90 955	-91 523
Rörelseresultat	-292 189	-318 857	-375 434	-400 797	-363 191

Investeringsbehov

För åren 2025-2027 beräknas investeringsbehovet uppgå till cirka 7,5 mdkr. Majoriteten av investeringsvolymen består av farledsinvesteringar via nationell plan. Dessa investeringar hanteras som anläggningar i Sjöfartsverkets balansräkning sedan 2015. Investeringar i farledsprojekt uppgår till 6,6 mdkr och är anslagsfinansierade via Trafikverket.

Tabell 2. Investeringsbehov Farleder

Farleder, tkr					
	Utfall 2023	Budget 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027
Farledsförbättringar	1 086 615	1 704 822	1 979 500	2 165 604	2 525 283
Fast utmärkning och flytande utmärkning	43 328	50 593	77 500	36 200	26 700
Arbetsfartyg	875	21 500	141 600	330 650	245 000
Övrigt	1 119	20 180	8 287	5 398	5 461
Summa	1 131 937	1 797 095	2 206 907	2 537 852	2 802 444
Varav finansieras av Trafikverket	-1 086 615	-1 679 822	-1 969 520	-2 155 604	-2 525 283

Isbrytning

Sjöfarten ska fungera oavsett årstid och alla svenska hamnar ska kunna ha öppet dygnet runt, året runt. Sjöfartsverkets isbrytare ger handelssjöfarten assistans genom att övervaka, dirigera, leda och bogsera under vintertid. Isbrytarassistansen 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.

Utvecklingsinsatser 2025-2027

Isbrytningsverksamheten har flera stora utvecklingsprojekt kommande treårsperiod. Det största projektet är omsättningen av Sjöfartsverkets två isbrytare i Atle-klass. Investeringarna är nödvändiga för säkerställande av en väl fungerande vintersjöfart i hela landet, men där behoven främst finns i Bottenhavet och Bottenviken.

Genom investeringen i nya isbrytare säkerställs förmågan att möta de ökade behoven kopplat till de stora industri-satsningarna i norra Sverige och utbygganden av infrastruktur och hamnar. I norra Sverige förväntas anlöpen bli fler, fartygen större och 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. Kraven på isbrytardriften som en samhällskritisk resurs har ökat och kommer öka framöver med det förändrade säkerhetspolitiska läget. Isbrytningen har därtill en central roll i totalförsvaret. I enlighet med tidigare beslut kommer Sjöfartsverket ta över bemanning och management av samtliga statsisbrytare den 1 juli 2024.

Verksamheten arbetar kontinuerligt med utvecklingsinsatser för att möta kraven på digitalisering, reducerat miljöavtryck och minskade fossila utsläpp. Några exempel på sådana projekt är utveckling av drönarstöd, iskameror, datamodeller, indata till vädermodeller och det operativa ledningssystemet. Detta kombineras med

operativa insatser för att minska bränsleförbrukningen. Hösten 2023 påbörjades en ny del av WINMOS (Winter Navigation Motorways of the Sea), WINMOS III. Projektet delfinansieras av CEF (Connecting Europe Facility) som finansierar projekt med koppling till de transeuropeiska nätverken för transporter (TEN-T). Projektet kommer bland annat att bidra till att säkra isbrytningskapacitet i Östersjöregionen genom upphandlingen av en av de två nya stora isbrytarna Sjöfartsverkets förnyelse står inför, samt genom design av en ny mindre isbrytare. I projektet ingår även att utveckla det operativa ledningssystemet Ibnet och en ny utbildning av isbrytarbefäl samt att genomföra en investering i två isbrytarbryggor till Sjöfartsverkets simulatoranläggning i Göteborg.

Rekrytering, utbildning och vidmakthållande av medarbetares kompetens och erfarenhet kommer fortsatt att vara mycket central då befattningarna kräver specialkompetens och återväxten av behörig rekryteringsbas är liten. Samtidigt påverkar vintrarnas variation, det förändrade isläget samt de kortare vintrarna möjligheten till den viktiga utbildningen under drift. Även medvetenheten om isbrytarnas klimatpåverkan vid drift minskar möjligheten till operativ träning då isbrytarna enbart körs vid behov av isbrytning, inte enbart i utbildningssyfte. För att möta dessa förändringar arbetar verksamheten bland annat med att utveckla simulatorträningen för att säkra en bra kvalitativ utbildning för medarbetarna.

Resultatprognos

Sjöfartsverket har ett rederiansvar för Statens lantbruks universitets (SLU) forskningsfartyg, vilket innebär att intäkter och kostnader kopplat till fartyget tillkommer i resultatprognosen. De övriga externa intäkterna fördelar sig jämnt mellan uthyrning av isbrytare under tider då de inte används och vidarefakturering av kostnader till SLU. Kostnaderna varierar kraftigt med isutbredningen och prognosen under planperioden utgår från en mild isvinter, utan behov av inhyrning av ytterligare isbrytarresurser. Övriga externa kostnader minskar kraftigt i prognoserna med anledning av hemtagningsprojektet där Sjöfartsverket tar över isbrytarpersonal sommaren 2024. Därav ökning av personalkostnader.

Tabell 3. Resultaträkning Isbrytning

Resultaträkning Isbrytning, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2023	Budget 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027
Anslag	26 077	15 451	23 303	21 621	24 400
Lotsavgifter		0	0	0	0
Övriga externa intäkter	91 872	102 905	101 188	87 556	87 807
Summa rörelseintäkter	117 949	118 356	124 491	87 556	112 207
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-32 406	-101 510	-192 551	-197 303	-201 538
Övriga externa kostnader	-364 258	-335 361	-252 874	-210 482	-217 709
Avskrivningar	-20 727	-20 660	-20 739	-20 129	-19 801
Summa direkta rörelsekostnader	-417 391	-457 532	-466 165	-427 918	-439 049
Resultat före indirekta rörelseposter	-299 442	-339 176	-341 674	-318 740	-326 842
Indirekta rörelseintäkter	3 215	4 745	4 789	4 806	4 838
Indirekta rörelsekostnader	-52 980	-63 219	-73 044	-73 813	-74 274
Rörelseresultat	-349 208	-397 651	-409 929	-387 748	-396 278

Investeringsbehov

För åren 2025-2027 beräknas investeringsbehovet uppgå till drygt fyra mdkr. Investeringarna avser nästan uteslutande byggnationsfas för ersättning av befintlig isbrytarflotta. Under 2024 planeras en betydande investering riktad mot förvärv av en mindre isbrytare.

Tabell 4. Investeringsbehov Isbrytning

Isbrytning, tkr					
	Utfall 2023	Budget 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027
Fartyg	4 784	440 545	1 222 546	1 624 728	1 117 000
Summa	4 784	440 545	1 222 546	1 624 728	1 117 000

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.

Utvecklingsinsatser 2025-2027

Under planperioden kommer arbetet inom Sjögeografi ha huvudfokus på två större områden. Det första området berör den utökade samverkan med Försvarsmakten och det andra området arbetet med S-100 ECDIS.

Det finns ett ökat behov av sjögeografiska produkter inom totalförsvaret vilket inbegriper ett utvecklat samarbete med Försvarsmakten och övriga totalförsvarsmyndigheter. Det utökade samarbetet ställer reviderade krav på Sjöfartsverket att säkerställa en robust förmåga för nationell produktion och distribution av sjögeografiska produkter vid kris och krig.

Internationellt och därmed inom Sjöfartsverket pågår ett arbete med nya standarder för nästa generations navigationssystem (S-100 ECDIS) för sjöfarten. Övergången kommer att innebära att nya sjögeografiska produkter behöver tas fram enligt de nya standarderna, samtidigt som befintliga produkter behöver vidmakthållas i en övergångsperiod. Ett samarbetsprojekt tillsammans med de andra Östersjöländerna pågår 2023 – 2026 för att implementera de nya produkterna på ett koordinerat sätt i Östersjön. Projektet medfinansieras av EU, Interreg Baltic Sea Region.

Arbetet med att byta referensnivå i sjökort och ENC (Electronic Navigational Chart) fortgår under planperioden. I samband med arbetet genomförs ytterligare kvalitetshöjande åtgärder i produkterna.

Under planperioden kommer sjömätning utföras av skärgårdsnära områden. Dels för existerande skärgårdsnära

kommersiell sjöfart, men också för att fortsatt kunna möjliggöra utveckling av kustsjöfart i Sverige. Arbetet bedrivs enligt den plan som är överenskommen inom HELCOM, en del av Baltic Sea Action Plan. Viss sjömätning kommer dessutom att genomföras för fritidsbåtlivets specifika behov.

En ny lagstiftning för tillhandahållande av öppna data medför att Sjöfartsverket under planperioden behöver utveckla och implementera ett nytt IT-system. Detta för att tillhandahålla sjögeografisk data som omfattas av lagstiftningen.

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 klimat-anpassning, miljöövervakning och samhällsbyggnad. Sjöfartsverket lämnade 2022, tillsammans med Lantmäteriet och Sveriges geologiska undersökning (SGU), in en hemställan om ett uppdrag gällande kartering av kustzonen 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.

För att tillgängliggöra en befintlig nationell kartserie till alla beredskapsmyndigheter samarbetar Sjöfartsverket med Lantmäteriet. Syftet med satsningen är att alla myndigheter ska ha ett gemensamt

kartunderlag att använda i kris och krig, vilken idag endast är tillgänglig för Försvarsmakten. Sjöfartsverket stödjer Lantmäteriets äskande för denna satsning i deras budgetunderlag.

Internt fortsätter Sjögeografi arbetet med att skapa förutsättningar för en effektivare produktion, att minska flaskhalsar och

säkerställa kvalitén. Detta bland annat för att kunna erbjuda fler och efterfrågade produkter. En del i det är att möta efterfrågan från aktörer som arbetar med etablering av havsbaserad vindkraft samt havsplanering och miljöanalys. Ett annat exempel på en efterfrågad produkt är Backscatterdata (information om bottenbeskaffenhet).

Resultatprognos

Intäkterna för verksamheten avser försäljning av sjökort, royalty för användning av data som Sjöfartsverket tillhandahåller samt extern finansiering av olika uppdrag. Under planperioden ökar personalkostnaderna, bland annat mot bakgrund av ett ökat resursbehov för införandet av direktivet öppna data men också för att möta behov från bland annat totalförsvar och fritidsbåtlivet. Ökade avskrivningar mot slutet av planperioden utgörs framförallt av teknisk plattform för öppna data, uppgradering av sjömättningsfartyg samt utveckling av IT-system för bland annat djupdata samt integration mot nytt affärssystem. Anslag för införandet av öppna data direktivet antas, varav anslagsposten ökar med motsvarande (18 mnkr) från 2025-2027.

Tabell 5. Investeringsbehov Sjögeografisk information

Resultaträkning Sjögeografisk information, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2023	Budget 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027
Anslag	0	5	18 005	18 005	18 005
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	73 892	69 176	76 335	79 554	78 844
Summa rörelseintäkter	73 892	69 181	94 341	97 559	96 850
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-106 849	-128 908	-141 566	-145 685	-146 103
Övriga externa kostnader	-33 783	-30 482	-30 507	-32 096	-29 393
Avskrivningar	-6 354	-8 028	-12 735	-21 202	-21 697
Summa direkta rörelsekostnader	-146 987	-167 418	-184 808	-198 983	-197 193
Resultat före indirekta rörelseposter	-73 095	-98 237	-90 467	-101 424	-100 344
Indirekta rörelseintäkter	2 070	3 054	3 083	3 094	3 114
Indirekta rörelsekostnader	-34 106	-40 698	-47 023	-47 518	-47 814
Rörelseresultat	-105 132	-135 880	-134 407	-145 848	-145 043

Investeringsbehov

För åren 2025-2027 beräknas investeringsbehovet uppgå till cirka 108 mnkr. Av detta avser 68 mnkr sjömättningsfartyg, som är förnyelse av befintlig fartygsflotta. Resterande investeringar avser utrustning för sjömätning (29 mnkr) samt IT-system (11 mnkr).

Tabell 6. Investeringsbehov Sjögeografisk information

Sjögeografisk information, tkr					
	Utfall 2023	Budget 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027
Sjömättningsfartyg	859	10 300	37 500	30 000	0
Utrustning för sjömätning	616	3 300	10 450	13 900	5 000
IT-system m.m.	6 231	24 640	5 960	3 200	2 000
Summa	7 705	38 240	53 910	47 100	7 000

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 lotsning med hög tillgänglighet och leveransprecision till en rimlig kostnad utmed hela landet.

Utvecklingsinsatser 2025-2027

Lotsningstjänsten baseras på aktuella trafikvolymerna och anpassas därför efter fartygens behov. Det gör att volymerna till enskilda hamnar varierar och ställer krav på att lotsningsorganisationen är flexibel inom sitt uppdrag.

I Sjöfartsverkets tio lotsområden bedrivs samordning av det regionala krisberedskapsarbetet och totalförsvarsplaneringen i samverkan med civilområdena, Forsvarsmakten och övriga aktörer. Verksamheten planerar och övar för att kunna leverera lotsning även under höjd beredskap och ytterst krig. Arbetet intensifieras under planperioden bland annat genom ökad övningsverksamhet både inom beredskapssektorerna och internt inom Sjöfartsverket.

Under 2023 etablerades tjänsten ”islots” för att tydliggöra erbjudandet om öppensjölotsning under vinterförhållanden. Detta är en säkerhetshöjande åtgärd för både fartyg och miljö när riskerna för olyckor reduceras med lotsningen.

Delar av lotsbåtsflottan är till åren kommen och underhållsbehovet och därmed även kostnaderna för båtarna ökar. En låg förnyelsetakt under flera år har byggt upp en omsättningsskuld som resulterar i att ett större antal lotsbåtar kommer att behöva ersättas med nya båtar under kommande år.

Miljöarbetet i befintlig lotsbåtsflotta pågår genom justeringar i planering och mer

energieffektiv körning för att minska utsläppen. Därtill avser myndigheten att införskaffa ett antal så kallade lättviktsbåtar som under vissa förhållanden kan ersätta de tyngre lotsbåtarna med högre bränsle-förbrukning. Även möjligheter till eldrift ses över.

Kompetensförsörjningen av lotsar är på sikt problematisk då antalet personer med relevant behörighet minskar. Det är en direkt konsekvens av sjunkande examina från sjökaptensutbildningarna. Sjöfartsverket ser ett behov av att, med bibehållen kvalitet, minska tiden från utbildning till lotsexamen och har därför initierat en förstudie med syfte att identifiera och föreslå förändringar av nuvarande utbildning för att möta framtida behov.

Den 1 december 2023 förändrades Transportstyrelsens lotsföreskrift. Sjöfartsverkets verksamhet kommer att påverkas då föreskrifterna medför att behovet av lotsar förändras lokalt, där konsekvensanalysen visar ökat behov av lotsar i verksamheten vilket riskerar att öka kostnaderna.

Forskningsprojektet Navigationsstöd från land har erhållit finansiering för fas två och pågår fram till 2025. Projektet syftar bland annat till att bygga upp en kunskapsbas där möjligheter och begränsningar med nautiskt stöd från land konkretiseras och sammanfattas.

Resultatprognos

Under 2023 utfördes 30 650 lotsningar. Det var en förväntad lägre volym än föregående år beroende på lågkonjunktur och hög inflation under året. Volymen väntas göra en långsam återhämtning och återgå till 2022 års nivåer under 2027. Under 2023 fortsatte den planerade avgiftshöjningen av lotsavgiften. Intäkterna från lotsavgifterna ska täcka kostnaderna för verksamheten och i förlängningen uppnå full kostnadstäckning, vilket prognosticeras ske under slutet av planperioden. Kostnadsökningen för planperioden beror främst på löneutvecklingen, ökat fastighetsunderhåll för att ta igen uppskjutet underhåll samt på reparation, service och underhåll av lotsbåtarna.

Tabell 7. Resultaträkning Lotsning

Resultaträkning Lotsning, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2023	Budget 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027
Anslag	0	11	11	11	11
Lotsavgifter	705 458	772 362	851 591	944 426	1 048 357
Övriga externa intäkter	14 520	20 949	21 900	21 900	21 900
Summa rörelseintäkter	719 978	793 322	873 502	966 337	1 070 268
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-593 485	-626 255	-643 693	-658 729	-673 712
Övriga externa kostnader	-135 976	-156 935	-164 918	-169 643	-178 544
Avskrivningar	-26 986	-26 082	-29 617	-31 501	-32 765
Summa direkta rörelsekostnader	-756 447	-809 272	-838 228	-859 872	-885 020
Resultat före indirekta rörelseposter	-36 469	-15 950	35 274	106 465	185 248
Indirekta rörelseintäkter	8 345	12 316	12 433	12 475	12 558
Indirekta rörelsekostnader	-137 527	-164 104	-189 609	-191 605	-192 801
Rörelseresultat	-165 651	-167 738	-141 903	-72 666	5 005

Investeringsbehov

För åren 2025-2027 beräknas investeringsbeloppet uppgå till 195,9 mnkr varav den största delen (102 mnkr) avser anskaffning av nya lotsbåtar. Investeringarna innehåller även underhåll av befintliga båtar (20,4 mnkr) samt resterande del (73,5 mnkr) i lotsstationer.

Tabell 8. Investeringsbehov Lotsning

Lotsning, tkr					
	Utfall 2023	Budget 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027
Lotsstationer	4 473	27 095	22 500	30 000	21 000
Lotsbåtar	5 540	23 400	19 400	35 500	67 500
Summa	10 013	50 495	41 900	65 500	88 500

Sjö- och flygräddning

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

Utvecklingsinsatser 2025-2027

Sjö- och flygräddningstjänsterna är centrala för sjö- och luftfartsnäringarna, fritidsbåtliv och rekreation samt för totalförsvaret. Verksamheten är en del av en samverkansorganisation där det är viktigt för planeringen av systemet, att veta var och vilka resurser som finns tillgängliga.

Utveckling, komplettering och integration av IT-stöd för en effektiv system- och insatsledning är fortsatt en strategiskt viktig utvecklingsfråga. Högre krav på säkerhets- och integritetsaspekter utgör dock en växande andel av utvecklingen och är en utmaning. Teknikutveckling möjliggör nya effektivare metoder att utföra uppdraget och ökar andelen som går att rädda.

Ett annat prioriteringsområde för sjö- och flygräddningen omfattar åtgärder inom bland annat skalskydd och robusthet för förbättrad uthållighet i kris, krig och gråzon. Omständigheter i samhället, utanför Sjöfartsverkets kontroll, har föranlett att förutsättningarna för verksamheten vid helikopterbasen i Norrtälje försämrats, främst gällande skalskydd. Det innebär att en översyn av helikopterbasen pågår och beräknas pågå hela planperioden. Det kan även finnas skäl att utreda en höjd skydds- och säkerhetsnivå för JRCC och vissa operativa stödfunktioner i händelse av höjd beredskap, kris eller krig utifrån Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps (MSB) vägledning om skyddad ledningsplats.

Kustbevakningen har även aviserat att de avser lämna den med Sjöfartsverket och Försvarmakten gemensamma ledningscentralen i Göteborg av utrymmesskäl. Åtgärder för att undvika att detta påverkar samverkansmöjligheterna kommer behöva vidtas.

Försvarmakten har en växande verksamhet och de leveranser som Sjöfartsverket historiskt kunnat göra är nu inte fullt tillräckliga för Försvarmakten. En växande militär övningsverksamhet innebär att samtliga av myndighetens helikopterbaser förväntas hålla beredskap över tid och med en ökad förmåga för vissa typer av undsättning.

Tillgängligheten på Sjöfartsverkets helikopterberedskap är ett område som kan komma att behöva förbättras, vilket innebär att finansieringsgraden från Försvarmakten behöver höjas om de behov som uttrycks ska kunna mötas.

Rekrytering och utbildning av ny personal för att täcka vakanser är och kommer fortsatt vara en omfattande uppgift under de närmaste åren. 2018 omförhandlades anställningsvillkoren för piloter, ytbärgare och vinschoperatörer. Det resulterade i att anställningsvillkoren för Sjöfartsverkets piloter, som anställdts därefter, inte fullt ut är konkurrenskraftiga i jämförelse med andra offentliga civila flygverksamheter. Det gör att myndigheten haft svårt att rekrytera och behålla piloter anställda efter 2018. Villkoren är föremål för pågående förhandling med arbetstagarorganisationerna.

Resultatprognos

Sjö- och flygräddningen ska enligt den finansieringsprincip som tillämpas finansieras av nyttotagarna av systemet. Det innebär intäkter från handelssjöfarten, kommersiell luftfart, Försvarmakten samt anslag via statsbudgeten. Anslagen är under perioden beräknade till 2024 års nivå, vilket innebär en underfinansiering från staten i förhållande till finansieringsprincipen. Ersättningen från Eurocontrol för 2024 är beräknad enligt den fastställda prestationsplanen för 2020-2024, för planperioden beräknas ersättningen vara i linje med finansieringsprincipen. Personalkostnaderna förväntas öka till följd av avtalsenliga lönehöjningar, under 2024 finns ett besparingskrav för övertidskostnader. Ökningen av övriga externa kostnader beror främst på en allmänt högre prisnivå och förväntade högre priser på drivmedel och underhållsavtal. Kostnaderna påverkas även av variationer i det cykliska underhållet av räddningshelikoptrar. Minskningen av avskrivningskostnaderna under planperioden beror främst på minskade avskrivningar för räddningshelikoptrar och IT-system.

Tabell 9. Resultaträkning Sjö- och flygräddning

Resultaträkning Sjö- och flygräddning, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2023	Budget 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027
Anslag	154 927	155 884	155 884	155 757	155 576
Lotsavgifter					
Övriga externa intäkter	180 430	185 208	199 885	202 683	203 338
Summa rörelseintäkter	335 357	341 093	355 769	358 440	358 914
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-248 176	-259 265	-274 582	-278 471	-278 245
Övriga externa kostnader	-217 607	-249 667	-255 528	-261 806	-262 329
Avskrivningar	-58 853	-47 972	-41 514	-39 618	-40 834
Summa direkta rörelsekostnader	-524 636	-556 904	-571 624	-579 894	-581 408
Resultat före indirekta rörelseposter	-189 279	-215 811	-215 855	-221 455	-222 494
Indirekta rörelseintäkter	3 444	5 083	5 131	5 149	5 183
Indirekta rörelsekostnader	-56 763	-67 732	-78 259	-79 083	-79 576
Rörelseresultat	-242 597	-278 460	-288 982	-295 389	-296 887

Investeringsbehov

För åren 2025-2027 beräknas investeringsbehovet uppgå till drygt 15 mnkr. Investeringarna utgörs främst av utrustning till räddningshelikoptrarna men även investeringsåtgärder görs på helikopterbaserna.

Tabell 10. Investeringsbehov Sjö- och flygräddning

Sjö- och flygräddning, tkr					
	Utfall 2023	Budget 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027
IT-system	1 551	1 830	-	200	300
Helikopterbaser	1 554	400	250	600	2 000
Räddningshelikoptrar	6 600	11 176	4 239	2 000	550
Övrigt	2 765	1 685	3 760	640	140
Summa	12 470	15 091	8 249	3 440	2 990

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.

Utvecklingsinsatser 2025-2027

Sjömansservice utvecklingsinsatser de kommande tre åren påverkas till stor del av omvärlden. Detta då verksamhetens grunduppdrag handlar om att arbeta för att förbättra den psykosociala situationen för sjöfolk, oavsett hemland. I det osäkra omvärldsläget som råder blir verksamheten och dess flexibilitet ännu viktigare för sjöfolket.

En del i detta är att erbjuda tillgängliga öppna Wi-Fi nätverk för att möjliggöra kontakt med vänner och familjer, vilket inte alltid finns under arbete på sjön. En utmaning som kvarstår är att lösa säkerhetsaspekten kring att kunna tillåta personer att koppla upp sig på Sjöfartsverkets nätverk. Ett mål är att öka tillgängligheten generellt, men främst i hamnar där Sjöfartsverket har egna lokaler.

I verksamheten är fartygsbesök och transport av sjöfolk viktiga delar. Det pågår ett arbete med att byta ut gamla fordon till eldrift och miljöklassade bränslen, samtidigt som effektivisering och att anpassa transporterna ligger i fokus framöver.

Arbetet fortsätter med utveckling av digitala stödsystem och arbetssätt för verksamheten. Mer effektiva stödsystem kan resursoptimera för framtiden och är därmed en viktig del i arbetet under kommande planperiod. Det är också en viktig del i hur verksamheten fortsatt kan nå ut med aktuell information och serviceerbjudanden till sjöfolket.

Sjömansservice arbetar tätt tillsammans med externa parter för att utveckla och effektivisera verksamheten samt möta efterfrågan från sjöfolket. Några goda exempel är samarbeten med de nordiska sjömansserviceorganisationerna och lokala idrottsföreningar samt samlokaliseringarna med Sjömanskyrkan i Norrköping och Stockholm. De erfarenheter som byggts upp av dessa samarbeten ligger till grund för fortsatt expansion med fler samarbeten på nya orter.

Arbetet i det nationella Sjömansservicerådet och i de lokala sektionerna, där olika intressenter möts i syfte att utveckla och förvalta servicen till sjöfolk, är en viktig förutsättning för verksamheten. Arbetet i dessa forum ska fortsätta att värnas och utveckla.

Resultatprognos

Intäkterna för verksamheten är relativt jämna över planperioden. Kostnadsutvecklingen följer inflationstakt och prognosen för lönerevision. Ökade avskrivningar är bland annat en följd av omställning till eldrivna fordon.

Tabell 11. Resultaträkning Sjömansservice

Resultaträkning Sjömansservice, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2023	Budget 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	4 087	4 210	4 202	4 251	4 364
Summa rörelseintäkter	40 87	4 210	4 202	4 251	4 364
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-14 965	-15 386	-15 964	-16 411	-16 875
Övriga externa kostnader	-8 116	-6 946	-7 110	-7 243	-7 390
Avskrivningar	-492	-1 245	-1 527	-1 534	-1 553
Summa direkta rörelsekostnader	-23 573	-23 577	-24 601	-25 188	-25 819
Resultat före indirekta rörelseposter	-19 486	-19 367	-20 399	-20 937	-21 455
Indirekta rörelseintäkter	328	484	488	490	493
Indirekta rörelsekostnader	-5 403	-6 447	-7 499	-7 527	-7 574
Rörelseresultat	-24 561	-25 330	-27 360	-27 974	-28 536

Investeringsbehov

För åren 2025-2027 beräknas investeringsbehovet uppgå till 800 tkr, detta avser investering i nya fordon för vidmakthållande.

Tabell 12. Investeringsbehov Sjömansservice

Sjömansservice, tkr					
	Utfall 2023	Budget 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027
Nya fordon	0	2 955	0	800	0
Summa	0	2 955	0	800	0

Sjötrafikinformation

Trafikinformation till sjöss innebär att tillhandahålla information om sjötrafik, så kallad 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 miljökänsliga områden. Sjöfartsverket bistår även vid frågor relaterade till svenska anlöp samt tillhandahåller sjöfartsadministrativa rapporteringsverktyg vilket sammantaget bidrar till säkra och effektiva fartygsanlöp.

Utvecklingsinsatser 2025-2027

De närmaste åren ska Sjötrafikservice satsa på att utveckla robusta och hållbara tjänster i Sjöfartsverkets trafik- och kanalcentraler. Verksamheten ska fungera både i fredstid, höjd beredskap eller krig och i en oförutsägbar digital värld. Under kommande år kommer de digitala kommunikationstjänsterna fortsätta förbättras vilket ger helt andra möjligheter att i realtid, dygnet runt och i en säker informationsmiljö, utbyta sjölägesbild med övriga aktörer inom sjöfarten och totalförsvaret. Detta öppnar för en ökad proaktiv och automatiserad anlöpsplanering med minskade ledtider och färre förseningar.

Ett stort steg sker 2025 då Sjöfartsverket driftsätter ett nytt VTS-system. Detta kommer att leda till en snabbare, tydligare och öppnare men också säkrare informationstjänst. Det nya VTS-systemet kommer att erbjuda ett utvecklat beslutsstöd för navigation och trafikledning. Det kommer även leda till att Sjöfartsverket kan bevaka större geografiska ytor och öka förmågan att inhämta och dela data. Avvikelse från planerade rutter kommer vara mer förutsägbara och upptäckas tidigare.

EU-förordningen European Maritime Single Window environment (EMSW) tas i drift under andra hälften av planperioden, då med mer än ett års försening. Utveckling och tester som involverar deklaranterna genomförs 2025 och initial produktionsfas är planerad under 2026.

De största förändringarna jämfört med nuvarande Maritime Single Window (MSW) är att EU:s medlemsstater inför moderniserade, säkra och enhetliga maskinrapporteringsgränssnitt, harmoniserade rapporteringsmallar samt en gemensam datauppsättning. Detta ska underlätta myndighetsrapporteringen för redare och skeppsmäklare i samband med anlöp, samt möjliggöra en högre grad automatiserad rapportering.

Trafikcentralen i Göteborg är en viktig del i verksamhetsutvecklingen genom samarbetet med Göteborgs Hamn i GotApp 2.0. GotApp 2.0 utgör testbädd för att implementera nya typer av Just-in-time-tjänster för bättre processkontroll av fartygsanlöpen. Samarbeten liknande det i Göteborg utreds för Stockholm och på sikt Öresundområdet. Målsättningen är att ge samma typ av service till alla hamnar.

Projektet "Tre trafikcentraler" pågår och syftet är att koncentrera trafikcentralerna till de större sjöfartsklustren runt Göteborg, Stockholm och Malmö.

Sjötrafikservice är en part i utvecklingen av den svenska inlandssjöfarten. Styrning, koordinering och planering av kanaltrafiken till Väner och Mälaren behöver likställas med avseende på sjösäkerhet, service och övervakning. Ett ökat samarbete med andra trafikaktörer i främst Göta Älv kommer på sikt att öka sjösäkerheten och minska risken för förseningar.

Resultatprognos

Intäkter för Sjötrafikservice avser ersättning för driftskostnader vid Sound VTS Malmö och för viss andel av drifts- och investeringskostnader 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 en basförvaltning för att vidmakthålla leveranssäkerhet. Det innebär behov av ökade resurser för verksamheten under en övergångsperiod. Från 2024 ökar avskrivningar till följd av investeringar i nytt VTS-system, sensorsiter samt uppgraderade operatörsplatser i trafikcentraler.

Tabell 13. Resultaträkning Sjötrafikinformation

Resultaträkning Sjötrafikinformation, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2023	Budget 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027
Anslag		16	16	16	16
Lotsavgifter					
Övriga externa intäkter	4 997	6 486	4 299	2 230	2 237
Summa rörelseintäkter	4 997	6 502	4 315	2 246	2 253
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-91 768	-98 570	-91 035	-94 658	-99 498
Övriga externa kostnader	-18 567	-17 444	-14 402	-15 688	-13 100
Avskrivningar	-1 955	-5 369	-15 563	-24 903	-28 577
Summa direkta rörelsekostnader	-112 290	-121 383	-121 000	-135 249	-141 175
Resultat före indirekta rörelseposter	-107 293	-114 881	-116 685	-133 003	-138 922
Indirekta rörelseintäkter	1 813	2 676	2 701	2 710	2 728
Indirekta rörelsekostnader	-29 879	-35 653	-41 194	-41 628	-41 888
Rörelseresultat	-135 359	-147 858	-155 178	-171 921	-178 082

Investeringsbehov

För åren 2025-2027 beräknas investeringsbehovet uppgå till 84 mnkr bestående av investeringar i nytt VTS-system inklusive sensorsiter (54 mnkr), nya operatörsplatser i trafikcentraler (10 mnkr) samt digital transformation av sjöfartsnära tjänster (20 mnkr).

Tabell 14. Investeringsbehov Sjötrafikinformation

Sjötrafikinformation, tkr					
	Utfall 2023	Budget 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027
Sjöfartsnära tjänster	561	12 900	12 406	7 620	
VTS-centraler	28 528	79 459	49 953	3 000	11 500
Summa	29 089	92 359	62 359	10 620	11 500

Anslagsframställan

För verksamhetsåret 2025 hemställer Sjöfartsverket:

- att myndighetens samtliga anslag indexeras enligt pris och löneomräkning (PLO)
- att myndighetens anslagsnivå avseende 1:1 höjs med 105,0 mnkr
- att myndighetens anslagsnivå avseende 1:4 höjs med 212,2 mnkr
- att myndighetens anslagsnivå avseende 1:5 höjs med 78,7 mnkr

Det osäkra omvärldsläget kvarstår med fortsatt krig i Europa och flera internationella konflikter i vår omvärld. Nationellt är den ekonomiska tillväxten fortsatt dämpad på grund av rådande lågkonjunktur, hög inflation och en stigande arbetslöshet. Efter en viss återhämtning av sjöfartsvolymer efter pandemin gick volymer ner 2023, vilket därmed påverkar Sjöfartsverkets intäkter från sjöfartsavgifterna negativt. Även för 2024 förutses relativt låga sjöfartsvolymer men från 2025 förväntas en viss återhämtning.

Under många år har Sjöfartsverket i linje med Statskontorets rapport² betonat vikten av ett stabilt ekonomiskt ramverk över tid samt fastställda finansieringsprinciper för verksamheten. En stor del av anläggningstillgångarna är i sin borte gräns för vad som är rimligt att fortsatt underhålla och behöver till stor del reinvesteras inom de närmsta 10 åren. För att klara av detta krävs det i storleksordningen tre mdkr i likvida medel under kommande tioårsperiod, parallellt med att kunna bära ökade avskrivningskostnader på cirka 100 mnkr per år under kommande 30 år.

Sjöfartsverket har en betydande miljöskuld vilket visats genom förnyad bedömning av åtgärder som krävs för att återställa föroreningar orsakade av myndigheten. Därtill är underhållet i farlederna sedan många år eftersatt.

Det är ett faktum att dessa utmaningar inte går att bära genom nuvarande sjöfartsavgifter och anslag. Båda dessa finansieringskällor måste upp på en högre nivå. Genom farledsavgiftens begränsningsfaktor som innebär att endast kunna öka med KPI-KS kommer avgiften inte kunna möta de investeringar och åtgärder som är nödvändiga framgent för att ge såväl nuvarande som nästa generations sjöfart fortsatt goda villkor.

Anslagen utgör en allt mindre del av Sjöfartsverkets intäkter, idag cirka 10 procent. Genom utebliven uppräkningsfaktor som inte möter inflation och ökade lönekostnader har anslagen över tid bidragit till att urholka myndighetens ekonomi. De statliga anslagen behöver följa kostnadsutvecklingen över tid och därmed indexeras enligt pris- och löneomräkning (PLO). Sjöfartsverkets anslag omfattar anslagsposterna 1:1, 1:4 och 1:5. Anslag 1:4 och 1:5 har fast tilldelning per år, medan anslag 1:1 indexeras enligt PLO.

Förvaltningskostnader, bland annat löner, lokaler, kontorsutrustning och övriga driftskostnader, utgör sådana kostnader som i regel räknas upp enligt PLO årligen för att möta kostnadsutvecklingen. De kostnader Sjöfartsverket har i verksamheten inom anslag 1:4 och 1:5 utgörs av förvaltningskostnader. I dessa poster styr inflationen prisutvecklingen och bör därmed räknas upp enligt PLO. Under en tjugoårsperiod har den uteblivna

² Statskontoret, 2023:3, Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform

indexeringen för anslag 1:4 och 1:5 resulterat i betydande underskott. Detta leder till nedprioriteringar av investerings- och underhållsåtgärder, vilket resulterat i eftersatthet i såväl infrastruktur som övriga åtaganden. Sjöfartsverket anser, i likhet med Statskontorets rapport, att principen om vad som ska finansieras med anslag är otydlig. Tillfälliga anslags-tillskott har visserligen skett vilket är problematiskt då Sjöfartsverket bedriver en verksamhet som kräver en god och stabil ekonomisk förmåga och förutsäg-barhet över tid. Detta för att kunna planera långsiktigt, utveckla verksamheten och göra nödvändiga investeringar och underhållsåtgärder.

Regeringen har pausat Sjöfartsverkets ekonomiska mål mellan 2021-2024 och aviserade samtidigt en översyn av de ekonomiska målen. Sjöfartsverket välkomnar en sådan översyn. Det är uppenbart att soliditetsmålet inte är relevant att mäta myndighetens ekonomiska förmåga över tid med då soliditeten till övervägande del förändras i takt med andra faktorer än rörelsen, främst genom pensionsskuldens förändring. Räntabilitetsmålet, som mäts i förhållande till det egna kapitalet, är även det ett tveksamt mål då det låga egna kapitalet ger ett mycket blygsamt resultatkrav. Det är därför förståeligt att de ekonomiska målen pausats men ekonomiska mål är samtidigt viktiga för långsiktig bärkraft och förmåga i en verksamhet.

Under planperioden står Sjöfartsverket inför en av myndighetens största investeringar någonsin, investeringen av två nya isbrytare som ersätter Atle-klass. Upphandling av isbrytare som ska operera i de förhållanden som råder i Östersjön är en unik upphandling och det är få varv som har erfarenhet av sådan skeppsbyggnad. Upphandlingen avbröts i januari 2024 och omtag inför ny

upphandling pågår. Målet är alltså att kontraktsskrivning kan göras under året. Bedömningen är att tidplanen förskjuts upp till ett år. Sjöfartsverket bedömer också att investeringsutgiften blir större än vad som tidigare beräknats och att finansieringen därmed måste klargöras innan kontraktsskrivning kan göras. Sjöfartsverket avser att återkomma till regeringen med en förnyad beräkning. Siffrorna i investeringsplanen, efterföljande ekonomiska tabeller och nyckeltal utgår ifrån den investeringsutgift som Sjöfartsverket tidigare erhållit anslag för. Därmed kommer samtliga ekonomiska bedömningar kring den långsiktiga ekonomin att behöva justeras efter att slutligt anbud erhållits, det vill säga efter att denna treårsplan har lämnats in.

Upprustningen av totalförsvarsförmågan inom Sjöfartsverket fortgår och genomsyrar stora delar av verksamheten. Det är ett omfattande arbete som kräver både stora investeringar och utökade resurser. De extra medel som tillförts myndigheten för detta ändamål har en avgörande påverkan på hur väl denna anpassning kan genomföras. Myndigheten understryker vikten av långsiktighet i den ekonomiska planeringen samt ett mer omfattande medelsbehov enligt denna framställan. Detta för att säkerställa nödvändiga åtgärder för att skapa ett robust system.

Tabell 15 summerar de anslag som krävs för Sjöfartsverkets behov att utföra sitt uppdrag, där ökat anslagsbehov i majoritet är en följd av utebliven indexering. Under 2023 och 2024 fördelas medel via anslag 1:4 som ett stöd till sjöfarten i form av en så kallad *klimatkompensation*. Regeringen har i fjolårets budget inte aviserat ett fortsatt stöd för 2025. I nedan tabell finns dessa medel inte upptagna för 2024, då behovet inte rör Sjöfartsverkets verksamhet.

Redovisning per anslagspost

Tabell 15. Anslag för verksamhetsåret 2025

Specifikation av anslagsposter och finansieringsbehov (mnkr)	Anslag 2024	Behov 2025 ³	Föreslagen ökning
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur			
Totalförsvarsplanering	73,7	175,0	105,0
Investering isbrytare	1 160,5	1 376,0	-
Delsumma	1 234,2	1 551,0	105,0
1:4 Ersättning för sjöräddnings- och fritidsbåtsändamål			
Sjö- och flygräddning	155,2	297,5	142,3
Fritidsbåtsinfrastruktur	33,1	60,5	27,4
Fossilfri flotta	45,0	30,0	24,0
Öppna data	0,0	18,5	18,5
Delsumma	233,3	406,5	212,2
1:5 Ersättning för viss kanal och slussinfrastruktur			
Ersättning för viss kanaltrafik m.m.	62,3	141,0	78,7
Delsumma	62,3	141,0	78,7
TOTALSUMMA	1 529,8	2 098,5	395,9

Sjöfartsverket föreslår att bemyndiganderamen för 2025 bör uppgå till 2 409 mnkr⁴.

Tabell 16. Behov av beställningsbemyndigande

1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur ap. 5	Utfall 2023	Prognos 2024	Beräkning 2025	Beräkning 2026	Beräkning 2027	Beräkning 2028
Ekonomiska åtaganden vid årets början	0	0	0	796 520	0	0
Nya ekonomiska åtaganden	0	0	2 408 795	0	0	0
Utgifter mot anslag till följd av ek. åtaganden	0	0	1 612 275	796 520	0	0
Varav utgifter till följd av ek. åtaganden vid utgången av 2024	-	-	-	-	-	-
Övriga förändringar av ek. åtaganden	-	-	-	-	-	-
Ek. åtaganden vid årets slut	0	0	796 520	0	0	0
Tilldelad/föreslagen bemyndiganderam	3 440 000	4 000 000	2 408 795	-	-	-
Beslutad/beräknad anslagsnivå	344 000	1 160 478	1 612 275	796 520	0	0

³ Behoven har beräknats i 2023 års prisnivå.

⁴ Beräknat i 2024 års prisnivå.

1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Sjöfartsverket föreslår att anslaget under 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur ska uppgå till totalt 1 551,0 mnkr, fördelat på totalförvarsplanering, 175,0 mnkr samt investering av isbrytare 1 376,0 mnkr.

Totalförvarsplanering

Sjöfartsverket, som beredskapsmyndighet, planerar för höjd beredskap och ytterst krig. Förmågehöjande åtgärder behöver vidtas inom såväl eget ansvarsområde som inom både beredskapssektor Transporter och beredskapssektor Räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen för att nå en tillräcklig krigsförmåga med 90 dagars uthållighet. Sjöfartsverkets uppdrag inom exempelvis lotsning, farledshållning och sjö- och flygräddning är till stor del förutsättningsskapande för andra aktörer inom totalförsvaret och avgörande för samhällets försörjning.

Det sker en löpande uppbyggnad av krigsorganisation och krigsplanering inom myndigheten där åtgärder vidtas efterhand för att klara av att bedriva den samhällsviktiga verksamheten i kris och krig. Utöver detta omfattande arbete ökar samtidigt arbetsinsatsen inom de båda beredskapssektorerna. Hur stor omfattningen av arbetet i beredskapssektorerna blir under de kommande åren är svår att förutse men det är tydligt att behov av bemanning kommer att öka till följd av att ett ökat antal uppgifter läggs på beredskapssektorerna och de ingående aktörerna. Sjöfartsverket deltar även i Ocean shipping group inom Nato:s civila beredskapsstruktur i Transport group där Sjöfartsverket representerar de svenska sjöfartsintressena inom Nato.

Enligt det gemensamma förslaget från Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen har Sjöfartsverket 70 mnkr (exklusive PLO uppräknings) i tilldelning för totalförvarsåtgärder 2025. Anslagstilldelning är en förutsättning för myndighetens förmågeutveckling. Utöver

anslagen har Sjöfartsverket också nyttjat delar av de medel MSB tillhandahåller i de så kallade "2:4-medlen" till förmågehöjande samverkansprojekt.

Anslagstilldelningen har gett möjligheter för både beredskapsplanering och praktiska åtgärder som signalskydd, stärkt informations-, och IT-säkerhet, påbörjat arbete med alternativa grupperingsplatser, övningsverksamhet och utbildning. Det finns dock större och mer omfattande åtgärder, både avseende kostnader och genomförandetid, som inte enbart är beroende av finansiering utan också beslut från regeringen, myndigheter, kommuner eller andra aktörer. Avsaknaden av beslut gör att frågor kopplat till exempelvis ledningsplatser och liknande anläggningar behöver anstå för att inte göra felsatsningar innan fastställande av hur ledningsstrukturerna ska se ut.

Sjöfartsverkets behov av finansiering är betydligt större än nuvarande anslagstilldelning, enligt vad som redovisas i denna treårsplan samt i tidigare regeringsuppdrag till MSB och Försvarmakten. För att möjliggöra arbetet att bygga upp en beredskapsförmåga mot 90 dagars uthållighet krävs mer medel. Arbetet med förmågehöjningar leder till ytterligare behov av åtgärder som genererar kostnader både i form av anläggningar samt förnödenheter. Myndighetens finansieringsbehov för perioden 2024 till 2034 som redovisats i

1-oktoberrapporteringen⁵ bedöms uppgå till cirka två mdkr. I det beloppet ingår både investeringar och drift avseende personal, informationssäkerhet, utökat samband, övningar och utbildning, förnödenhetsanskaffning och lagerhållning, reservdelar, utökad reservkraft, lösningar för ledningsfunktioner, skyddade utrymmen samt förstudier och utredningar med mera.

En nedbrytning av behovet för planperioden framgår i tabell 17 nedan.

Tabell 17. Behov av anslagsmedel 2025-2027 (mnkr)

År	Invest.	Drift	Totalt
2025	80	95	175
2026	45	110	155
2027	20	110	130

För 2025 innebär det ett utökat anslagsbehov med 105 mnkr enligt denna framställan.

Utöver det ökade medelsbehovet är det också nödvändigt med en större flexibilitet kring nyttjandet av anslagsmedlen. Beslut om medelstilldelning som kommer med

Investering isbrytare

Under 2022 kom beskedet att regering och riksdag, via nationell plan för transportinfrastrukturen, finansierar myndighetens två nya isbrytare.

I januari 2024 avbröts upphandlingen och omtag inför ny upphandling pågår. Målet är att kontraktsskrivning görs under året. Bedömningen är att tidplanen förskjuts upp till ett år. Sjöfartsverket bedömer också att investeringsutgiften blir större än vad som tidigare beräknats och att finansieringen därmed måste klargöras innan kontraktsskrivning kan göras. Nyanskaffning av isbrytare innehar en rad osäkerhetsfaktorer. Även under mer normala omständigheter än den världsoro som för närvarande råder, är de olika

budgetpropositionen ger inte den nödvändiga planeringshorisont som krävs för hantering och nyttjande av dessa medel. De åtgärder och investeringar som ska genomföras kräver en längre planeringshorisont. Detta för att kunna dimensionera de resurser som krävs och ta höjd för långa ledtider i form av exempelvis upphandling, rekrytering samt leveranstider.

Utöver beredskapsarbetet sker händelser utanför Sjöfartsverkets påverkan som är överordnat för att säkerställa grunduppdraget och påverkar därmed planerad upparbetning. För att lyckas med utvecklingen av arbetet och säkerställa ett optimalt nyttjande av medel behövs en ökad flexibilitet i form av ett utökat anslagssparande.

kostnadsposter som påverkar den totala investeringsutgiften mycket svåra att beräkna. Dessa kostnadsposter utgörs bland annat av konjunkturen för skeppsbyggnad, energipris, stålpris, valutafluktuation men också av den unika skeppsbyggnaden som en isbrytare för norra Östersjön innebär. Sjöfartsverket har sökt och beviljats medel från den europeiska *CEF-fonden* (Connecting Europe Facility) för nybyggnationen.

Då investeringsutgiften med full säkerhet inte kan uppskattas utgår det ekonomiska underlaget i denna treårsplan från den investeringsutgift som Sjöfartsverket erhållit anslag för.

⁵ MSB 2023-063337, bedömning av förmågan inom det civila försvaret (Fö2023/00750) och FM begäran om information (FM2023-12108:1)

Denna vinter har tydligt påvisat behovet av en väl fungerande isbrytarflotta, såväl dess numerär som tillförlitlighet. Nuvarande flotta uppfyller inte detta. Förnyelsen av isbrytarflottan, utöver de två nya isbrytarna, måste därför fortsätta för att säkerställa förmågan att upprätthålla en god vintersjöfart. Vilken kapacitet och design en tredje isbrytare ska ha kommer preciseras under kommande åtgärdsplanering. Framtidens behov och kapacitet är avhängig framtida klimatförhållanden och isbildning, utbyggnation av havsbaserad vindkraft etc.

totalförsvarsförmåga. Relaterat Nato kommer alliansens strategiska och operativa djup öka med Sverige och Finland som medlemmar där Arktis, Nordatlanten och Östersjön knyts närmare samman. Utan isbrytarkapacitet stryps stora delar av Sveriges varuförsörjning och har därigenom en direkt påverkan på funktionsmålet. Vidare konstaterar Förvarsberedningen att Sverige som ett arktiskt land har ett särskilt intresse och ansvar för att främja en fredlig, stabil och hållbar utveckling samt bidra till ett konstruktivt internationellt samarbete i regionen tillsammans med befolkningen i Arktis. Med förmåga till isbrytning och uppträdande i arktisk och subarktisk miljö skapas förutsättningar att värna nationella intressen samt andra gemensamma säkerhetsintressen.



Isbrytarkapaciteten är därtill en viktig samhällsresurs för Sveriges

Isbrytarkapaciteten är en viktig samhällsresurs för Sveriges totalförsvarsförmåga.

Foto: André Haglund

1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Sjöfartsverket föreslår att anslaget under 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål ska uppgå till totalt 406,5 mnkr, fördelat på sjö- och flygräddning 297,5 mnkr, fritidsbåtsinfrastruktur 60,5 mnkr, fossilfri flotta 30,0 mnkr samt öppna data 18,5 mnkr.

Sjö- och flygräddning

Sjö- och flygräddning är en nationellt samhällsviktig resurs med förmåga över hela Sveriges land- och vattenyta. Verksamheten används inte enbart för sjö- och flygräddningsändamål, utan även för att bistå kommunal räddningstjänst, regioner med sjuktransporter, andra statliga myndigheter som exempelvis polisen vid fjällräddning samt övriga samhället vid olyckor och kriser. Verksamheten är den enda räddningstjänst i Sverige som har helikopterberedskap dygnet runt, med möjlighet att lyfta inom 15 minuter från att ett larm inkommer.

Behovet av sjö- och flygräddning är framförallt en följd av Sveriges geografiska läge och utbredning. JRCC leder räddningsinsatserna och har tillgång till räddningsenheter som inte bara är från den egna verksamheten utan även flyg och båtar från i huvudsak SSRS och Kustbevakningen. Sjöfartsverket förfogar därmed över ett, till stora delar, robust system med en bred palett av förmågor för att kunna hjälpa den nödställda. Sammantaget innebär upplägget en organisation där civilsamhällets engagemang tillvaratas för att täcka en stor geografisk yta med högspecialiserade resurser.

Sjöfartsverkets sjö- och flygräddning är också en central del av Försvarmaktens flygverksamhet. När Försvarmakten övar ska helikoptrar finnas i beredskap för lokalisering och undsättning om något inträffar. I det omvärldsläge som råder, med pågående utbyggnad av

totalförsvaret samt möjlig anslutning till Nato, växer Försvarmaktens behov av Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningsverksamhet. Detta har historiskt hanterats inom befintlig dimensionering som utgår från det civila samhällets behov. Sårbarheten i systemet ökar dock vid högre efterfrågan då redundans redan idag saknas vid exempelvis felutfall och oplanerat underhållsbehov.

Förmåga till räddning och eftersökning till sjöss och på land är av naturliga skäl även av största vikt vid en eventuell kris- eller krigssituation i landet.

Kostnaderna för sjö- och flygräddningsverksamheten påverkas i hög grad av löneutvecklingen samt den prisutveckling som styrs av inflationen, det vill säga driftkostnader som exempelvis bränsle och komponentpris. Anslaget inom 1:4 har i avsaknad av indexuppräknings inte följt kostnadsutvecklingen och därmed byggt upp ett underskott i den statliga finansieringen för verksamheten.

2010 utarbetades, enligt ett regeringsuppdrag⁶, en finansieringsprincip för Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningsverksamhet. Principen innehåller fyra olika nyttotagare vars andel av verksamhetens kostnader baseras på vilka resurser som respektive aktör tar i anspråk. Staten är en av dessa och ska finansiera 47 procent av kostnaderna via anslagsmedel. Utöver anslagen finansieras verksamheten av farledsavgifter via handelssjöfarten (23 procent), undervägsavgifter via Eurocontrol (16 procent) samt genom

6 Regeringsbeslut II 3, N2010/617/TE

samverkansavtal med Försvarsmakten (14 procent).

Sedan 2010 har verksamheten utvecklats och förändrats. En del av detta för att möta ökade regulatoriska krav både inom den flygande verksamheten, men även inom JRCC och övrig verksamhet. En annan del är ett ökat operativt stöd till andra myndigheter och aktörer, bland annat till polis, regioner och kommuner. Mot bakgrund av detta har Sjöfartsverket påbörjat en översyn av finansieringsprincipen under 2023. Översynen syftar till att utvärdera om andelsfördelningen fortsatt är relevant eller bör justeras, samt se över om det finns andra nyttotagare som bör bidra till sjö- och flygverksamhetens finansiering.

Statens andel enligt finansieringsprincipen har enbart uppnått 2022 då Sjöfartsverket fick en tillfällig anslagshöjning av anslag 1:4 och 1:5, i enlighet med framställt behov under många år. Inför 2023 återgick anslagsnivån till tidigare, lägre, nivå och täcker därmed inte statens andel. Över tid har andelen för det statliga anslaget i genomsnitt legat på 32 procent i förhållande till de 47 procent som finansieringsprincipen anger.

Som ett resultat av utebliven indexering har underskottet i anslagsfinansieringen från 2010 till 2023 varit betydande, vilket har inneburit ett försämrat balanserat resultat för Sjöfartsverket.

Kustbevakningen som, i likhet med Sjöfartsverket, är en statlig myndighet med uppdrag att leda och utföra räddningstjänst till sjöss, får för ändamålet anslag som räknas upp enligt PLO.⁷ Sjöfartsverkets och Kustbevakningens uppdrag inom statlig räddningstjänst påminner mycket om varandra, med skillnaden att Kustbevakningen har huvudansvar för miljöräddning till sjöss och Sjöfartsverket för att undsätta och rädda liv. Finansieringen genom statliga anslag för dessa två myndigheters räddningstjänstverksamhet bör därför rimligtvis vara likställd för att ge samma förutsättningar till utveckling och långsiktigt arbete med att effektivt förstärka och utveckla förmågan till livräddande insatser.

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. En försämrade beredskap påverkar även Försvarsmaktens möjlighet att öva och utföra insatser. En väl fungerande sjö- och flygräddning är av yttersta vikt vid en kris- eller krigssituation.

7 Prop. 2023/24:1 Utgiftsområde 6, Försvar och samhällets krisberedskap (2:1)

Fritidsbåtsinfrastruktur

Sjösäkerhetsanordningar (SSA:er) i och kring farlederna består av fyrar, bojar, prickar, fasta märken samt ett par stödsystem. SSA:er är en vital del för att upprätthålla en säker och tillgänglig maritim infrastruktur. Genom att tillhandahålla en funktionell utmärkning säkerställs bland annat möjligheten för både handelssjöfarten och fritidsbåtssektorn att säkert navigera nattetid, vid dåligt väder samt under vintertid. Särskilt samhällsviktiga transporter som ambulanstransporter med fartyg, sjöpolis, skoltransporter, lokaltrafik och liknande är beroende av utmärkning för att hela Sverige ska kunna fungera.

Kostnaden för SSA:er innefattar drift och underhåll som innebär periodiskt återkommande service, besiktningar, felavhjälpning och större underhållsinsatser samt utrustningsbyten och mer omfattande förnyelser. Kostnadsutvecklingen följer därmed inflationen som påverkar utvecklingen av bland annat drivmedels- och komponentpriser samt löneutvecklingen.

Sveriges farleder trafikeras både av handels- och fritidssjöfart, där vissa farleder nyttjas i högre utsträckning av handelssjöfart och vice versa.

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.

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.

Anslagen inom 1:4 har inte, med tillfälligt undantag för 2022, ökat under överskådlig tid och därmed inte anpassats efter de underliggande kostnadsökningar som påverkar verksamheten. För att hålla nere kostnaden för de statliga farlederna arbetar Sjöfartsverket med ständig effektivisering och genomför en rad åtgärder. Det räcker dock inte om anslagen inte indexeras och följer kostnadsutvecklingen, vilket leder till en risk för Sjöfartsverket att inte kunna garantera en hög sjösäkerhet.

Sjöfartsverket har tvingats prioritera ner tvingande underhåll men också skjuta långsiktiga underhållsplaner på framtiden. Den övergripande situationen när det gäller SSA:er är inte så bristfällig att det omedelbart påverkar Sjöfartsverkets möjlighet att erbjuda säkra och tillgängliga sjövägar. Det är däremot en uppenbar risk för accelererande framtida kostnader, på grund av uppskjutet underhåll, och därtill fortsatta brister i arbetsmiljö vilket kan leda till restriktioner som påverkar driften.

En minskad ambitionsnivå avseende SSA:er ger en ökad säkerhetsrisk, vilket inte enbart skulle drabba fritidsbåtssektorn, 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

Under perioden 2022 till 2024 har Sjöfartsverket anslag för att påbörja omställningen till en fossilfri fartygsflotta. Arbetet är främst inriktat på energieffektivisering av flottan med syfte att minska energiförbrukningen och öka möjligheterna till införande av klimatvänliga tekniker och fossilfria bränslen.

Åtgärder som genomförts under 2022 och 2023 har minskat koldioxidutsläppen med fem procent. Under 2024 fortsätter arbetet, vilket beräknas leda till en minskning av utsläppen med totalt sju procent. Av de drygt 50 åtgärder som för närvarande finansieras genom anslaget finns bland annat installation av nya värme- och ventilationssystem, införande av energibesparande körmönster och förarstödssystem, batteriinstallationer, inköp av lättviktsbåtar och en viss användning av biodiesel.

Finansierade åtgärder visar på ett gott resultat ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Under perioden 2022-2024 beräknas fartygsflottans koldioxidminskningar ha skett till en kostnad om tre kronor per kilo, vilket kan jämföras med Trafikverkets ASEK-värde för koldioxid på sju kronor per kilo.

Omställningen av Sjöfartsverkets fartygsflotta till fossilfrihet är ett långsiktigt arbete som inkluderar innovation och teknikutveckling, tester av bränslen samt utveckling och etablering av nya energibesparande arbetssätt. Mot den bakgrunden behöver arbetet fortsätta även efter perioden 2022-2024 för att ge reell effekt. En viktig del i omställningen är samarbete och gemensam utveckling tillsammans med näringsliv och rederier, vilket bidrar till att stärka det svenska maritima klustrets konkurrenskraft inom klimatomställningen.

Nuvarande upparbetningsnivå och kommande investeringsbehov pekar på ett fortsatt anslagsbehov på totalt 30 mnkr för 2025.

Under perioden 2025-2027 har Sjöfartsverket möjlighet att accelerera omställningen ytterligare. Detta skulle ge en ökad utdelning av det påbörjade arbetet mot fossilfrihet och en långsiktighet gentemot marin industri och bränsleproducenter.

Sjöfartsverkets fortsatta omställningsarbete för planperioden fokuserar på energieffektiviseringsåtgärder inom den befintliga flottan. Med minskat energibehov även ökar möjligheterna att övergå till fossilfria bränslen. Exempel på sådana åtgärder är installationer för fossilfri uppvärmning av båtar och fartyg vid kaj och användning av drönare på isbrytarna. Vidare önskas möjlighet att vid nyförvärv inom fartygsflottan kravställa bästa möjliga teknik med avseende på klimatnytta och energieffektiv framdrift. Detta kan exempelvis innebära batteriinstallationer eller konvertering till metanoldrift. Även fortsatt införskaffning av lättare och därmed bränslesnålare enheter som komplement till befintlig flotta ligger inom planperioden.

För att Sjöfartsverket ska ligga i linje med Sveriges nationella klimatmål till 2045 behöver ovanstående insatser kompletteras med en årlig användning av cirka 4 900 m³ fossilfritt bränsle. Även utan inköp av fossilfria bränslen beräknas fartygsflottans koldioxidutsläpp kunna minska med totalt 20 procent under perioden 2022-2027. En hög ambition i riktning mot en klimatvänlig, effektiv och modern fartygsflotta är dock beroende av fortsatt finansiering i enlighet med tabell 18.

Tabell 18. Behov av medel för 2025-2027

MNKR	År 2025	År 2026	År 2027
Typ av åtgärd			
Energieffektivisering	10,0	10,0	10,0
Merkostnad klimatanpassade fartyg	20,0	25,0	42,0
<i>Sedan tidigare aviserat anslag</i>	-6	-6	-6
Summerat behov av utökade anslag	24	29	46

Klimatkompensation

Regering och riksdag har för 2023 och 2024 beslutat om en så kallad klimatkompensation för sjöfarten om 300 mnkr respektive år. Syftet⁸ är, enligt regeringen, att minska trycket på farledsavgifterna och därigenom främja en överflyttning av gods från vägtransporter till sjöfart.

Under 2023 betalades 23,5 mnkr ut genom den utökade miljödifferenteringen av beredskapsavgiften och resterande 266,9 mnkr betalades ut genom den generella nedsättningen av farledsavgiften med 21 procent. Det innebär att resterande 9,6 mnkr krediteras ut under första kvartalet 2024 i enlighet med föreskriften.

Medel för klimatkompensationen om 300 mnkr fortsätter även för 2024. Sjöfartsverket kommer att använda samma metod för fördelning av stödet till sjöfarten. För 2024 innebär detta att beredskapsavgiften fortsatt miljödifferenteras samt att en generell nedsättning av farledsavgiften görs med 15 procent.

Sjöfartsverkets farledsavgifter grundar sig på rörliga volymer, såsom antalet anlöp

och gods- och passagerarvolym, vilket gör att det inte går att fastställa en nivå på nedsättningen som exakt kommer att möta klimatkompensationens storlek. För att säkerställa att hela klimatkompensationen betalas ut för 2024 kommer en uppföljning av de utbetalda medlen för året att göras under första kvartalet 2025.

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 farleds-avgifterna i sig står för en relativt liten del av sjöfartens totala kostnader. Det gör det svårt att bedöma i vilken omfattning avgiftsminskningen i sig bidrar till att öka konkurrenskraften och därigenom möta regeringens syfte med klimat-kompensationen. Den andra aspekten är den korta tidsperiod, två år, anslaget gäller för.

När anslaget tar slut 2025 kommer en kraftig ökning av farledsavgiften ske från den reducerade nivån, vilket bidrar till en "ryckighet" för branschen som behöver långsiktiga spelregler.

Öppna data

Den regulatoriska utvecklingen sätter nya krav på myndigheter inom en rad områden. En sådan är den nya lagen om öppna data, Lag (2022:818) om den offentliga sektorns tillgängliggörande av

data, som infördes som en följd av EU-direktivet om öppna data. Lagen ställer nya krav med tillhörande konsekvenser för Sjöfartsverket.

Syftet med lagen är att främja den offentliga sektorns tillgängliggörande av särskilt värdefulla data för fritt

⁸ Prop. 2022/23:1 Budgetpropositionen för 2023

vidareutnyttjande av den aktör som så önskar. Det omfattar såväl företag, organisationer som enskild medborgare. En förutsättning för tillgängliggörandet är att krav på informationssäkerhet och skydd av personuppgifter kan upprätthållas samt att det inte innebär risker för Sveriges säkerhet. Sjöfartsverket har data som i lagen benämns som särskilt värdefulla data. Myndigheten har identifierat att delar av sjögeografisk information (höjd och djupinformation), farledsinformation (transportnätverk) samt strömmad realtidsinformation (ViVa) omfattas. Dessa data inkluderar datamängder som Sjöfartsverket idag finansierar med användaravgifter.

Som en följd av lagstiftningen behöver Sjöfartsverket utveckla och implementera ett nytt IT-system med tillhörande förvaltningsobjekt. Detta för att dessa särskilt värdefulla data ska tillgängliggöras öppet och avgiftsfritt via automatiska nedladdningsfunktioner eller tjänster. Att tillhandahålla data på detta sätt och samtidigt klara säkerhetskraven innebär att lösningen behöver vara frikopplad från Sjöfartsverkets interna produktions-, lagrings- och systemmiljöer. Detta för att säkerställa att ingen information som är säkerhetsklassad och viktig för rikets säkerhet ska komma ut öppet. För att uppnå en kostnadseffektiv och säker informationsförvaltning tas utgångspunkt, så långt som möjligt, i Sjöfartsverkets befintliga systemlösningar.

Genomförandeförordningen från EU ställer krav på genomförande inom 16 månader från dess ikraftträdande, den 9 februari 2023. Sjöfartsverket har tillsammans med andra berörda svenska myndigheter beviljats längre införandetid. Detta på grund av den omfattande tekniska

utveckling som krävs. Sjöfartsverket ska ha den tekniska lösningen på plats och i drift till februari 2025.

I tabellen nedan framgår de årliga kostnaderna för införandet av lagen fram till 2030. Investeringen ska genomföras under 2024 och beräknas uppgå till 24 mnkr vilket baseras på de krav som åläggs genom lagändringen.

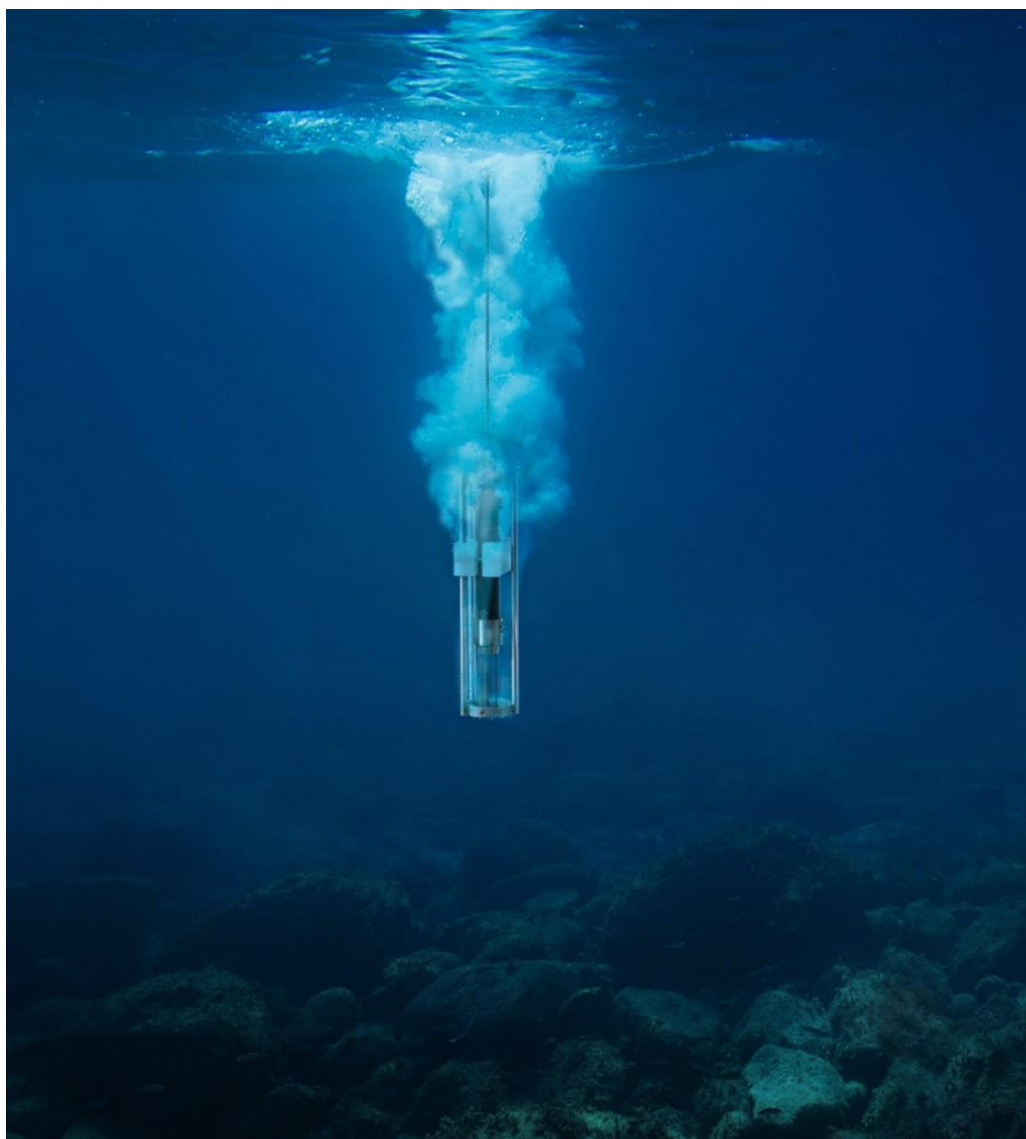
Avskrivningstiden löper under fem år vilket innebär en avskrivningskostnad på 4,8 mnkr per år. Löpande årliga förvaltningskostnader beräknas uppgå till cirka 11,7 mnkr, där 4,2 mnkr är IT-kostnader för licenser, underhållsavtal, förvaltning och supportkostnader. Fyra mnkr är kopplat till förvaltning och underhåll av system samt resterande 3,5 mnkr per år tillkommer för att kunna möta lagkravet av utlämning av data, så som framtagna sekretessprövning, tillstånds- och administrativ hantering.

Lagändringen innebär också ett intäktsbortfall för Sjöfartsverket om två mnkr årligen då den data som omfattas inte längre kan säljas.

Efterlevnaden av lagstiftningen är inte kopplad till att gagna sjöfarten utan för att öka nyttan för samhällsaktörer att fritt tillhandahålla viss data. Detta för att bidra till samhällsnytta genom innovation i bred bemärkelse. Det är därför inte rimligt att låta handelssjöfarten genom sjöfartsavgifterna bära dessa ökade kostnader. Detta faller därmed inom det statliga betalningsansvaret och bör därmed kompenseras med ökade anslagsmedel enligt denna framställan. Anslaget bör räknas upp årligen med PLO för att möta kostnadsutvecklingen som sker över tid.

Tabell 19. Anslagsbehov 2025-2030

Anslagsbehov, öppna data (mnkr)	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Avskrivningskostnad investering IT system (24 mnkr/ 5 år)	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	
Löpande förvaltningskostnader <i>IT kostnader 4,2 mnkr</i> <i>Förvaltning 4 mnkr</i> <i>Administrativ hantering 3,5 mnkr</i>	11,7	11,7	11,7	11,7	11,7	11,7
Intäktsbortfall	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Summa	18,5	18,5	18,5	18,5	18,5	13,7



Delar av sjögeografisk information omfattas av den nya lagen om öppen data.
Foto: Montage Consid

1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Sjöfartsverket föreslår att anslaget under 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur ska uppgå till totalt 141 mnkr, fördelat på Trollhätte kanal 94,1 mnkr, sju mindre kanaler 7,4 mnkr, byggnadsminnen 25 mnkr samt administration 14,5 mnkr.

Sjöfartsverket föreslår en finansieringsprincip som innebär att staten ansvarar för de kostnader som anges i regleringsbrevets anslagsvillkor, det vill säga täcka underskott för drift och administration av Trollhätte kanal och slussar, Säfte kanaler, byggnadsminnen samt övrig kanalverksamhet. Verksamheterna inom anslag 1:5 är förknippade med kostnader som följer löne- och inflationsutvecklingen, såsom drivmedels- och komponentkostnader. Anslag 1:5 bör indexeras enligt PLO för att undvika fortsatt urholkning.

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 bland annat bidrar till ökad trafiksäkerhet jämte förutsättning att uppnå de nationella miljömålen. Vidare är Trollhätte kanal ett kulturarv samt ett välbesökt och uppskattat besöksmål för turister.

Slussarna i Vänersborg, Trollhättan och Lilla Edet har i dagsläget ett stort underhållsbehov där förskjutningar gjorts på grund av otillräcklig finansiering. Flera ingående komponenter har passerat slutdatum för teknisk livslängd, vilket innebär att ersättningsbehov redan uppstått. Detta leder till en stor utmaning i att upprätthålla teknisk funktion till och bortom 2030. Slussledsprojektering i enlighet med nationell plan är igång men den nya anläggningen kommer att kunna driftsättas först tidigast 2032, detta då försenade samråd samt politisk oenighet försenat projektet. Under den senare

delen av planperioden kommer stora underhållsåtgärder samt kortande av inspektionsintervall medföra längre farledsavstängningar, vilket kommer påverka trafiken.

Sjöfartsverket granskar för närvarande omfattningen av åtgärder samt vilken finansiering som krävs för att bibehålla möjligheten till handelssjöfart i Göta älv och vidare till Vänern fram till dess att de nya slussarna är på plats och redo att driftsättas.

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, varför kostnaderna för dessa farleder bör stå under statens betalningsansvar.

För att trygga ett fortsatt och säkert nyttjande av dessa kanaler och farleder krävs nödvändiga underhållsåtgärder. I Falsterbokanalens ses ett överhängande och kostsamt behov av att byta ut de befintliga skärmarna från 1941. Det för att undvika ett totalhaveri som skulle innebära att kanalen behöver stängas under betydande tid. Falsterbokanalens är mycket viktig ur ett sjösäkerhetsperspektiv då främst fritidsbåtstrafik slipper runda det svårnavigerade, väderutsatta och olycksdrabbade Falsterbo rev. Åtskilliga sjöräddningsinsatser kan härmed undvikas. Vidare är Falsterbokanalens också viktig ur ett totalförsvarsperspektiv där nationella transportvägar kustnära och på inre

farvatten historiskt sett visat sig vara viktiga i beredskapslägen.

Kanalverksamheten inom Sjöfartsverket har under många år arbetat med kostnadsreducerande åtgärder samt effektivisering av verksamheten, exempelvis genom minskning av antal arbetsbåtar och personal. Intern effektivisering kan dock inte möta effekterna av att myndigheten under decennier haft en fast anslagsnivå som på grund av utebliven indexering urholkats. Detta resulterar i att anslaget långt ifrån täcker de kostnader verksamheten ger upphov till och som krävs för att bibehålla kontinuerligt underhåll.

Byggnadsminnen

Inom ramen för anslag 1:5 förvaltar och underhåller Sjöfartsverket byggnadsminnesmärkta fastigheter. Många av myndighetens 38 statliga byggnadsminnen består av fyrbyar med flertalet byggnader och fyrfunktion. Byggnadsminnena har en stark koppling till kustbygdens identitet. Bevarandet är dessutom ett mål för hållbara gestaltade livsmiljöer.⁹

Sjöfartsverket föreslår en översyn gällande myndighetens nuvarande ansvar för byggnadsminnen och menar att uppgiften skulle kunna utföras av annan fastighetsförvaltande myndighet, till exempel Statens fastighetsverk.

Sjöfartsverket förvaltar i dagsläget 150 byggnader, fördelade på dessa 38 fastigheter. Riksantikvarieämbetet har tydliggjort att förvaltande myndigheter ska upprätta vårdprogram, som ska säkerställa att kulturhistoriskt korrekta beslut tas i framtiden angående utveckling och underhåll. Dessa ligger också till grund för framtida underhållsplaner. Framtagna vårdprogram visar på omfattande och brådskande

åtgärdsbehov. Idag finns inte medel för att se till att den stora mängden byggnader ska kunna överleva de närmaste åren. Prioriteringen är svår på grund av den allmänt dåliga statusen och den höga risken med skador till följd av kusternas tuffa väder, det nya fuktiga klimatet som ökar skador av alger, vedätande insekter samt risken för havsnivåhöjning.

Målet är att byggnadsminnena ska uppfylla kravnivån för kulturminnen, vara informativa och tillgängliga för allmänheten. Ett stort antal av de skyddade byggnaderna som Sjöfartsverket ska underhålla används inte i verksamheten eller fyller en nautisk funktion, men underhållet är helt avgörande för att de kulturhistoriska värdena inte ska gå förlorade. 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 huvuduppgift.



Måseskärs fyr på Västkusten – ett statligt byggnadsvårdsminne som totalrenoverats av Sjöfartsverket. Foto: Sjöfartsverket

⁹ Politik för gestaltad livsmiljö, prop. 2017/18:110

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.

Nuvarande ekonomiska förutsättningar

Sjöfartsverkets ekonomiska mål fastställs årligen av regeringen via myndighetens regleringsbrev. Dessa är för perioden 2021-2024 pausade. Regeringen avser återkomma vad gäller ekonomiska mål för 2025 och framåt. Även villkoret för utdelning är också pausat fram till 2024. Sjöfartsverket ska dock inleverera ett belopp motsvarande bolagsskatt. Skattemotsvarighet uppgår till 20,6 procent på resultatet före skattemotsvarighet.

Sjöfartsverket har en resultat-utjämningsfond inom eget kapital, som används till att balansera ekonomiskt goda år mot ekonomiskt sämre år. Vid positivt resultat kan avsättning göras till fonden med effekt att det redovisade resultatet minskar, och vid negativa resultat kan medel lösas upp för att stärka resultatet. Sjöfartsverket avser att nyttja fonden mot prognostiserade negativa resultat 2024 och 2025. På sikt planeras fonden att avvecklas.

Sjöfartsverket har idag en låneram som får uppgå till 100 mnkr, vilket inkluderar både de lång- och kortfristiga lånen samt tidigare upplåning.

Som restriktion för höjning av farleds-avgiften gäller att avgiftstarifferna får öka med högst konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS). Medel som används till miljöincitamentet omfattas inte av restriktionen.

Sjöfartsverkets långsiktiga ekonomiska stabilitet mäts genom att sätta det egna kapitalet i relation till tillgångsmassan. Regeringen har fastställt ett ekonomiskt mål för soliditeten som ska uppgå till

25 procent. Soliditetsmålet samt målet för räntabilitet, som innebär att resultatet efter skattemotsvarighet ska uppgå till 3,5 procent av justerat eget kapital under en konjunkturcykel, är också pausade till 2024. Myndigheten har tidigare framställt den problematik som finns gällande soliditetsmålet.

Det finns flera stora påverkansfaktorer som gör att soliditeten fluktuerar och speglar därmed inte överskottet av Sjöfartsverkets rörelse. Soliditeten påverkas och varierar i hög grad till följd av förändringar i pensionsskulden, vilken i sin tur påverkas av realräntan. Realräntan i pensionsskulden ökade den 1 januari 2024 från -1,5 procent till +0,5 procent, vilket medförde att Sjöfartsverkets egna kapital ökade med 940 mnkr. Ränteförändringar i pensionsskulden får en kraftig påverkan på såväl balansräkning/eget kapital som i resultaträkning. Sjöfartsverket väljer därmed att inte spekulera i ränteutvecklingen för planperioden utan använder 2024 års ränteläge som ränteantagande för hela perioden.

En annan stor påverkansfaktor på balansräkningen och således soliditetsmålet är anslagsfinansiering av tillgångar, där specifikt isbrytaranslagen får en stor påverkan för hela avskrivningstiden. Fram till att isbrytarna är tagna i drift kommer tilldelade anslag att öka det egna kapitalet och därmed påverka soliditeten positivt.

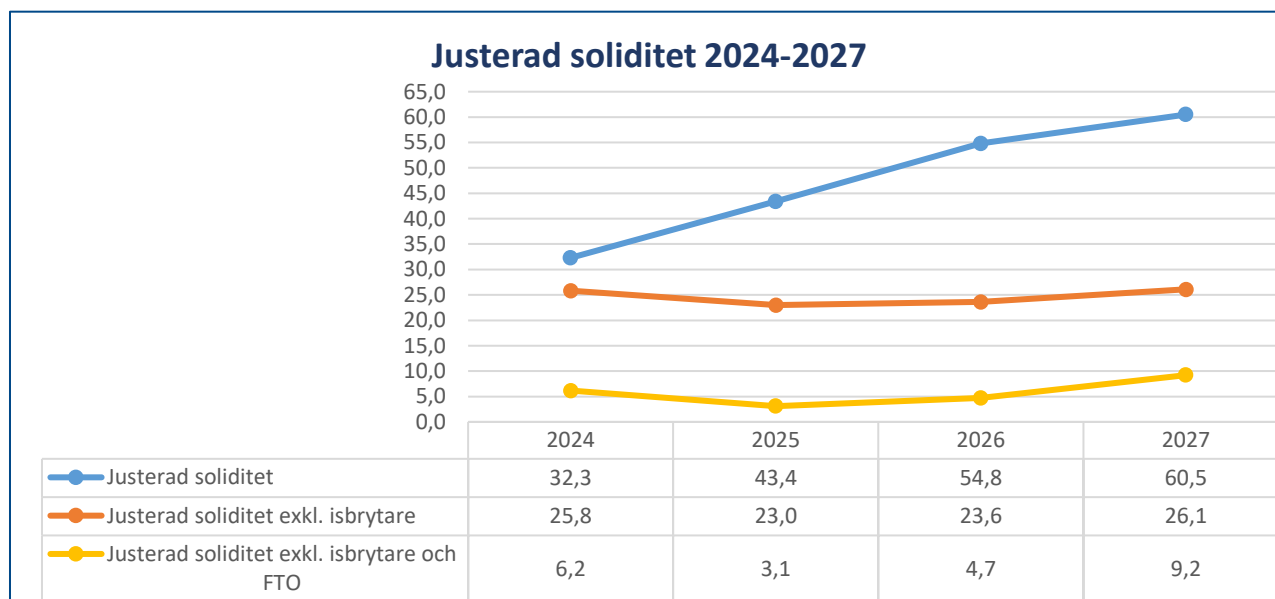
Kapitalet kommer sedan minska i motsvarande mån vartefter avskrivningar sker.

Till sist har bidragen för investeringar från nationell plan för transportinfrastrukturen som Sjöfartsverket erhåller en stor påverkan på balansräkningen och soliditetsmålet. Erhållna bidrag redovisas som skulder för att möta framtida avskrivningar som sker på tillgången. Denna bruttoredovisning medför att balansomslutningen blåses upp under investeringens livslängd vilket leder till en påtaglig negativ effekt på soliditeten.

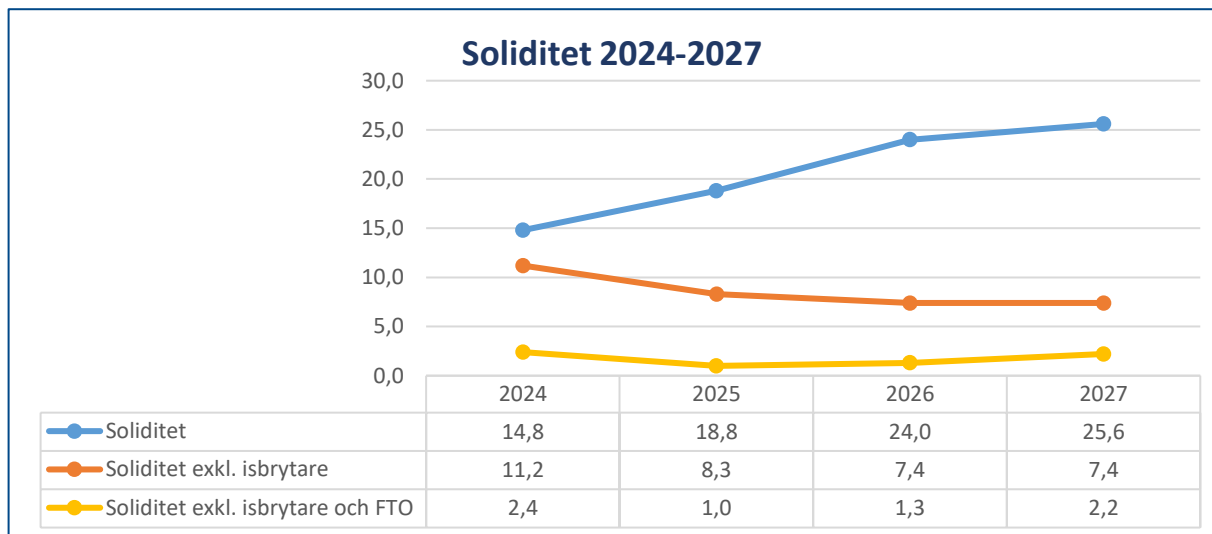
För att skapa en mer rättvisande och renodlad bild av soliditetsmålet förespråkar Sjöfartsverket ett mått som är exklusive oförbrukade bidragsmedel från nationell plan, så kallad *justerad soliditet*. I figur 1 och figur 2 nedan visas utvecklingen för bägge soliditetsmått för planperioden utifrån tre alternativ.

Samtliga tre alternativ påvisar de fluktuationer nämnda påverkansfaktorer bidrar till och som ger både stora och missvisande effekter. I den orangea linjen exkluderas effekten av anslagen för isbrytarna. Den gula linjen exkluderar både anslag för isbrytare samt effekter till följd av försäkringsteknisk omräkning (FTO) av pensionsskulden. Det är alltså inte alldeles enkelt att åskådliggöra rättvisande figurer av myndighetens ekonomiska mål givet de påverkansfaktorer som soliditetsmålet innefattar. Som framgår i figur 2 finns möjlighet att nå soliditetsmålet på 25 procent under planperioden. Anledningen är dock genom det tillkommande anslaget för nya isbrytare och försäkringsteknisk omräkning av pensionsskulden.

Figur 1. Utveckling justerad soliditet 2024-2027



Figur 2. Utveckling soliditet 2024-2027



Intäktsprognos

Sjöfartsverkets verksamhet finansieras till drygt 75 procent genom avgifter via handelssjöfarten. Intäkter genereras också genom försäljning av produkter och tjänster, ersättning från Försvarsmakten och undervägsavgifter via Eurocontrol. Dessutom erhålls anslag via statsbudgeten motsvarande cirka 10 procent av intäktsmassan.

Utvecklingen av antalet anlöp och mängd gods har stor påverkan på Sjöfartsverkets ekonomi. Utifrån senaste årens nedgång i antalet anlöp ses ingen full återhämtning under kommande treårsperiod, utan istället en långsam ökning med en procent årligen fram till 2027.

Enligt restriktionen för höjning av farledsavgiften, KPI-KS, uppgick utrymmet för höjning av avgiften till 10,9 procent för 2024. I höjningen av farledsavgiften under 2022 tog Sjöfartsverket höjd för ett återtagande av uteblivna intäkter för miljöincitamentet för 2021, när ingen höjning av farledsavgiften gjordes. Under 2023 har intäkterna för 2021 återtagits varav en nedjustering med 2,5 procent av höjningen av farledsavgiften inför 2024 är nödvändig. Detta resulterade i en höjning av farledsavgiften inför 2024 med 8,4 procent.

Sjöfarten ges under 2023 och 2024 en klimatkompensation på 300 mnkr respektive år. Dessa medel utbetalas genom Sjöfartsverket och för ändamålet har ett anslag tilldelats myndigheten. Sjöfartsverket kommer att använda samma princip för utbetalning av klimatkompensationen under 2024 som för 2023. Detta innebär att den så kallade beredskapsavgiften i farledsavgiften inkluderas i miljöincitamentet. Resterande del av klimatkompensationen kommer att användas genom en nedsättning av farledsavgiften med 15 procent.

Lotsningsverksamheten innebär en dimensionering och beredskap som på kort sikt är svår att anpassa till varierande förändringar i trafikbilden. Likaså är en kostnadsanpassning till följd av ökad inflation svår att möta utan påverkan på servicegrader och tillgänglighet. 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. De vikande volymerna och de ökade kostnaderna inom lotsningsverksamheten gjorde att

lotsavgifterna höjdes med 10 procent inför 2024. Under planperioden kommer höjningar att göras för att sträva efter full kostnadstäckning. Påverkan till följd av Transportstyrelsens nya lotsföreskrift som trädde ikraft den 1 december 2023 är svåra att förutse. Föreskriften förändrar förutsättningarna för när lotsning ska tillämpas vilket kan komma att påverka lotsintäkter såväl som kostnadsmassan.

Sjöfartsverket får ersättning för de kostnader för sjö- och flygräddningsverksamheten som avser kommersiell luftfart, via Eurocontrol samt för Försvarsmaktens behov, enligt fastställd finansieringsprincip.

Ersättningen från Eurocontrol för 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 öka till följd av ökade kostnader. För 2024 innebär det cirka 104 mnkr med en viss uppräknings per år under planperioden, utifrån 2025 års andel av finansieringen. Detta är därmed en lägre andel än vad den kommersiella luftfarten ska stå för enligt finansieringsprincipen. Det finns också en risk att utfästelser om utbetalningar till Sjöfartsverket inte kommer att ske. Detta då Eurocontrol idag

uppbär ett underskott till följd av den stora nedgång som drabbade luftfarten under pandemin.

Intäkten från Försvarsmakten för 2024 beräknas till 89 mnkr. En motsvarande uppräknings görs årligen under kommande treårsperiod utifrån finansieringsprincipen.

Under 2024 planeras en forsknings-expedition sommartid med Sjöfartsverkets isbrytare Oden vilken beräknas inbringa en intäkt på cirka 21 mnkr. För åren 2025-2027 är expeditionerna ännu inte fastställda, men prognosticeras till samma nivå som 2024.

Genom statsbudgeten får Sjöfartsverket anslag. Enligt anslagsframställan ses ett behov av ökade anslag. I prognosen förutsätts nytt anslag för öppna data, i övrigt ingen höjning.

Övriga intäkter består av försäljning av produkter och tjänster som exempelvis produkter baserad på sjögeografisk information. Dessa prognosticeras till cirka 300 mnkr årligen.

Figur 3 nedan visar utvecklingen av Sjöfartsverkets intäkter under en tioårsperiod. Utfallet mellan 2017 och 2023, budgeterade intäkter för 2024 samt prognosticerad budget 2025-2027.

Figur 3. Utveckling av Sjöfartsverkets intäkter



Kostnadsprognos

Nuvarande omvärldsläge, med förändrade försörjningskedjor, ökade priser som en följd av inflationen, löneökningar, valuta-beroende samt materialfördyrningar ger en ekonomisk eftersläpningseffekt som kommer att synas under större delen av planerperioden. Detta påverkar i jämförelse med tidigare år och kan inte mötas direkt genom omställning av verksamhet med hänsyn till beredskap, tillgänglighet och dimensionering.

Sjöfartsverkets kostnader drivs av en rad åtaganden som följer av såväl myndighetens instruktion och lots-förordning som överenskommelser, vilka antingen är formaliserade genom avtal, exempelvis isbrytning, eller genom en samhällelig förväntan på viss förmåga som exempelvis på sjö- och flygräddning. Nya krav, regelverk och uppdrag läggs löpande på Sjöfartsverket, främst inom säkerhet, klimat, miljö, säkerhetsskydd och beredskap.

Myndigheten har med begränsade resurser över tid, prioriterat leveranser till sjöfarten och samhället. Det har lett till en underhållsskuld i farleder samt uppskjutna investeringar i fartygsflottan.

Sjöfartsverkets ansträngda ekonomiska situation har medfört att restriktiva åtgärder vidtas under planperioden. Varje vakans ska prövas inför återanställning samt att kostnadstak appliceras för övertid och nyttjande av konsulter.

Personalkostnaderna utgör drygt 59 procent av myndighetens ekonomi och ökar under planperioden i linje med lönerevision samt övertagandet av driften för isbrytare. Övertagandet av isbrytar-personalen innebär en ökning av

personalkostnaderna med cirka 83 mnkr 2025. Som en följd av tidigare högre lönerevisionsnivåer prognostiseras myndighetens lönekostnader öka med 60-70 mnkr årligen. Utöver detta finns ett planerat behov av fler årsarbetskrafter som påverkar kostnaderna för planperioden, främst inom verksamheterna sjögeografi, rederi samt sjö- och flygräddning. Personalkostnader utgör Sjöfartsverkets största kostnadspost och är av central betydelse för att säkerställa en långsiktig ekonomi i balans.

Kostnaden för isbrytning ligger till stor del utanför myndighetens påverkan då vädret styr behovet. I likhet med övriga år omfattar budgeten för planperioden en mild isvinter vilket vid kallare väder innebär risk för ytterligare kostnader med upp till 100 mnkr.

Övriga externa kostnader varierar över åren beroende på exempelvis andelen externt finansierade projekt, större underhållsinsatser på Sjöfartsverkets fartygsflotta samt planerade underhållsprojekt på sjösäkerhetsanordningar. En generell prisökning prognosticeras under planperioden utifrån inflation, vilket möts av en återhållsamhet i de verksamheter som kan senarelägga planerade projekt och underhållsåtgärder.

Under planperioden ökar avskrivningarna som en följd av redan genomförda och kommande investeringar.

De finansiella kostnaderna beräknas öka under planperioden, främst under 2024 och 2025. Detta med anledning av den kraftiga ökning av prisbasbeloppet som indexeringen av pensionsskulden baseras på, i kombination med en högre ränta.

Investeringsplan och långsiktig ekonomisk utblick mot 2033

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 2025-2027 uppgår till över 12 mdkr. Av dessa avser över fyra mdkr nya isbrytarfartyg och 6,5 mdkr investeringar i nya farledsprojekt. Övriga investeringar rörande Sjöfartsverkets flotta omfattar nyanskaffning av lotsbåtar och arbetsfartyg samt uppdatering av radar- och navigationsutrustning i befintliga fartyg. Dessa investeringar bedöms uppgå till cirka en mdkr under planperioden.

Investeringsbehovet för den framtida tioårsperioden är en del av Sjöfartsverkets långsiktiga planeringsarbete som succesivt kommer att detaljeras. Denna plan påvisar de idag kända investeringsbehov som bedöms föreligga inom perioden 2024-2033 och som krävs för att myndigheten ska kunna utföra samhällsuppdraget över tid. Det idag kända investeringsbehovet uppgår till över 22 mdkr fram till 2033. Av dessa avser 15 mdkr farledsprojekt som är finansierade via Trafikverket och fyra mdkr avser nya isbrytarfartyg som finansieras via anslag. Resterande tre mdkr behöver finansieras med Sjöfartsverkets egna medel. Det innebär att Sjöfartsverket behöver en ekonomisk förmåga att likviditetsmässigt avvara tre mdkr under kommande 10 år, parallellt med att kunna bära ökade avskrivningskostnader i storleksordningen 100 mnkr/år under kommande 30 år.¹⁰

Ett förvärv av en mindre begagnad isbrytare planeras under 2024 för att ytterligare öka förmågan att hålla vintersjöfarten öppen. Denna isbrytarresurs kommer att finansieras via Sjöfartsverkets egna medel.

Sjöfartsverket har erhållit anslag för att bygga två nya isbrytarfartyg vilket efter PLO uppräkningsberäkning beräknas uppgå till 4,3 mdkr. Som tidigare nämnts indikerar den avbrutna upphandlingen att tilldelat anslag inte kommer att räcka för ändamålet. Sedan tidigare har Sjöfartsverket anmält att det finns behov av att ersätta tre isbrytarfartyg i Atle-klass. I mitten 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, bägge dessa ligger utanför beräkningarna för investeringbehov fram till 2033.

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 myndigheten 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. För vissa av investeringsutgifterna har Sjöfartsverket ännu inte erhållit definitivt startbeslut från Trafikverket.

Bygget av nya slussar i Göta älv är ett samarbetsprojekt mellan Trafikverket och

¹⁰ Beräknat på en genomsnittlig avskrivningstid om 30 år

Sjöfartsverket med syfte att säkra och utveckla Vänersjöfarten. Dagens slussar beräknas vara uttjänta 2030 och nya slussar skapar förutsättningar för att även framöver kunna frakta gods sjövägen, något som kompletterar och avlastar både järnvägs- och vägtransporter. Projektet är i en utredningsfas där de tre aktuella orterna som berörs – Trollhättan, Lilla Edet och Vänersborg – befinner sig i olika skeden.

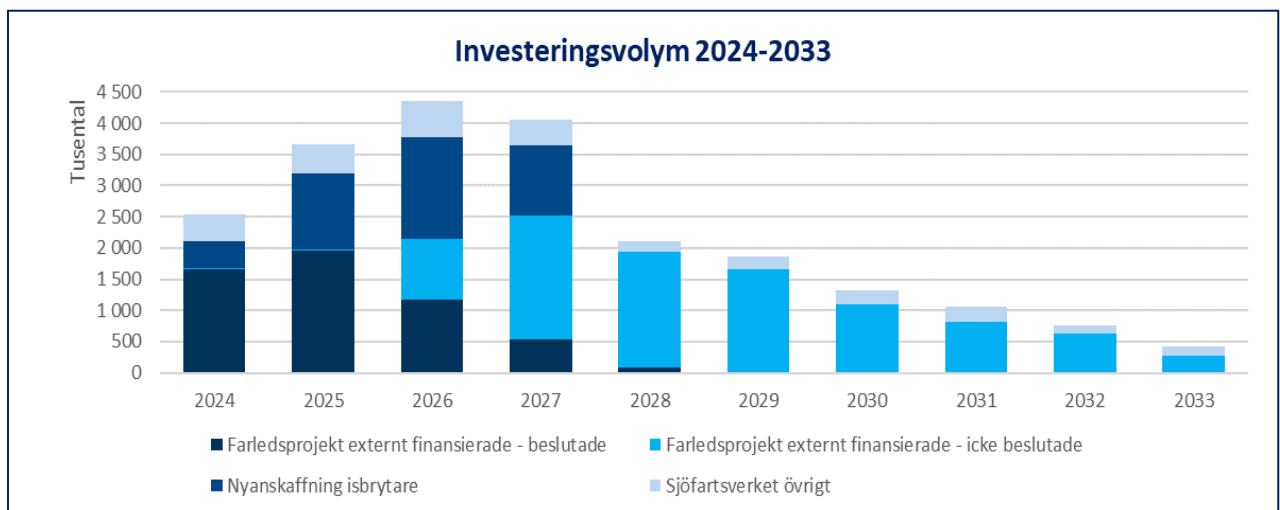
Sjöfartsverket arbetar för att höja den långsiktiga beredskapsförmågan. Investeringar i höjd informationssäkerhet uppgår till närmast 300 mnkr under perioden 2024-2033 varav 130 mnkr

under planperioden. Investeringsbeloppet beräknas finansieras genom anslagsmedel för totalförsvarsåtgärder, via anslag 1:1.

Under planperioden kommer 24 mnkr att investeras för öppna data till följd av lagen om den offentliga sektorns tillgängliggörande av särskilt värdefulla data.

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.

Figur 4. Investeringar 2024-2033



Långsiktig finansiell utveckling

Sjöfartsverket har inte den långsiktiga ekonomiska förmågan att genomföra de investeringar och det underhåll som behövs för att säkerställa uppdraget i ett längre tidsperspektiv. Som utvecklas i investeringsavsnittet ovan behöver det ekonomiska överskottet öka med motsvarande 100 mnkr årligen. Detta enbart för att bära avskrivningskostnader för de investeringar som idag är kända. I de fall investeringarna lånefinansieras tillkommer kapitalkostnader utöver avskrivningar.

Under senare delen av 30-talet bedöms såväl Oden, en tredje Atle-isbrytare samt samtliga helikoptrar att behöva ersättas. Detta är investeringar som ännu inte finns

med i den 10-åriga investeringsplanen och som kräver ytterligare finansiell kapacitet än för det som beskrivs ovan.

Med restriktion för höjning av farledsavgiften och över tid minskade anslag, saknar Sjöfartsverket verktyg att möta volatila sjöfartsvolymer och kostnadsökningar orsakat av såväl väder och andra yttre påverkansfaktorer. Den styrning som nuvarande ekonomiska ramverk medger premierar kortsiktig ekonomisk balans framför långsiktiga reinvesteringar och nödvändigt underhåll. Därigenom kommer de ekonomiska överskott som krävs för att bära de framtida investeringar som presenterats i denna plan inte kunna genereras.



Sjöfartsverket har inte den långsiktiga ekonomiska förmågan att genomföra de investeringar och det underhåll som behövs för att säkerställa uppdraget i ett längre tidsperspektiv.

Foto Hållö fyr: Magnus Rietz

Budgetunderlag

Den ekonomiska översikten för planperioden 2025-2027, med 2023 (utfall) och 2024 (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 20. Resultaträkning

RESULTATRÄKNING, I LÖPANDE PRISER, MNKR					
Intäkter	2023 Utfall	2024 Budget	2025 Prognos	2026 Prognos	2027 Prognos
Farledsavgifter	985	1 123	1 539	1 614	1 652
Lotsavgifter	705	772	852	944	1 048
Anslag	616	625	324	322	324
Övriga intäkter	467	492	498	494	554
Summa intäkter	2 773	3 013	3 212	3 374	3 579
Kostnader					
Personalkostnader	-1 582	-1 756	-1 921	-1 957	-1 996
Övriga kostnader	-1 098	-1 194	-1 121	-1 113	-1 074
Avskrivningar	-196	-206	-227	-253	-319
Övriga rörelsekostnader	0	0	0	0	0
Summa kostnader	-2 876	-3 156	-3 269	-3 322	-3 389
Rörelseresultat	-103	-144	-57	51	189
Resultat från finansiella investeringar					
Finansnetto	-126	-142	-51	12	11
Resultat efter finansiella poster	-229	-286	-108	63	201
Bokslutsdispositioner					
Förändring av resultatförändringsfond	229	286	0	0	0
Resultat före skatt	0	0	-108	63	201
Skattemotsvarighet	0	0	0	0	0
Årets resultat	0	0	-108	63	201

Tabell 21. Balansräkning

BALANSRÄKNING, MNKR					
	2023	2024	2025	2026	2027
TILLGÅNGAR	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar	139	164	170	173	175
Materiella anläggningstillgångar	5 829	8 134	11 555	15 656	19 400
Finansiella anläggningstillgångar	114	114	114	114	114
Summa anläggningstillgångar	6 082	8 411	11 839	15 942	19 688
Omsättningstillgångar					
Varulager m.m.	96	96	96	96	96
Kortfristiga fordringar	408	428	450	472	496
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	308	308	308	308	308
Avräkning med statsverket	-338	-1 574	-526	941	977
Avräkning med statsverket nytt sparande					
Kassa och bank	2 112	3 132	2 251	598	734
Summa omsättningstillgångar	2 586	2 390	2 579	2 415	2 611
SUMMA TILLGÅNGAR	8 667	10 801	14 417	18 358	22 299
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Statskapital	446	446	446	446	446
Bundet eget kapital	446	446	446	446	446
Fritt eget kapital					
Resultatutjämningsfond	693	407	407	407	407
Statskapital – investeringar anslag isbrytare	87	523	1 742	3 367	4 484
Balanserat resultat	-716	224	224	115	179
ÅRETS RESULTAT	0	0	-108	63	201
Summa fritt eget kapital	63	1 154	2 264	3 952	5 269
Summa eget kapital	509	1 600	2 710	4 398	5 715
Avsättningar					
Avsatt till pensioner	3 687	3 050	3 226	3 323	3 421
Övriga avsättningar	2	2	2	2	2
Summa avsättningar	3 688	3 052	3 227	3 324	3 422
Kortfristiga skulder					
Icke räntebärande skulder	302	302	302	302	302
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	4 168	5 848	8 178	10 344	12 859
Summa kortfristiga skulder	4 470	6 150	8 480	10 635	13 161
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	8 667	10 801	14 417	18 358	22 299

Tabell 22. Finansieringsanalys

FINANSIERINGSANALYS, MNKR					
	2023 Utfall	2024 Budget	2025 Prognos	2026 Prognos	2027 Prognos
RÖRELSEN					
Resultat efter finansiella poster	-229	-286	-108	63	201
Justeringar för poster som ej ingår i kassaflödet	453	510	403	350	417
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	224	224	295	413	618
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital					
Förändringar av varulager	-20	0	0	0	0
Förändring av kortfrist fodringar	200	1 216	-1 070	-1 490	-60
Förändring av kortfrist skulder	1 326	1 680	2 330	2 156	2 525
Kassaflöde från den löpande verksamheten	1 730	3 120	1 555	1 079	3 083
INVESTERINGAR					
Förändringar i långfristiga fordringar	6	0	0	0	0
Investeringar anläggningstillgångar	-1 340	-2 536	-3 655	-4 356	-4 064
Försäljning av anläggningstillgångar	9	-	-	-	-
Nettoinvesteringar i rörelsen	-1 324	-2 536	-3 655	-4 356	-4 064
Kassaflöde efter investeringar	406	584	-2 100	-3 278	-981
FINANSIERINGSVERKSAMHETEN					
Kapitaltillskott	56	437	1 219	1 625	1 117
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	56	437	1 219	1 625	1 117
Årets kassaflöde	461	1 021	-881	-1 653	136
LIKVIDITETSFÖRÄNDRING					
Likvida medel vid årets början	1 650	2 112	3 132	2 251	598
Likvida medel vid årets slut	2 112	3 132	2 251	598	734
FÖRÄNDRING I LIKVIDA MEDEL	461	1 021	-881	-1 653	136

Tabell 23. Nyckeltal

NYCKELTAL					
ANALYS	2023 Utfall	2024 Budget	2025 Prognos	2026 Prognos	2027 Prognos
Kassalikviditet, %	55,7	37,3	29,3	21,8	19,1
Balanslikviditet, %	57,8	38,9	30,4	22,7	19,8
Sysselsatt kapital	4 197	4 651	5 937	7 722	9 138
Soliditet, %	5,9	14,8	18,8	24,0	25,6
Justerad soliditet, %	11,3	32,3	43,4	54,8	60,5
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	8,8	Negativt	Negativt	Negativt	0,9
Räntabilitet på eget kapital, %	1,9	Negativt	Negativt	1,8	4,0
Räntetäckningsgrad	153,6	Negativt	Negativt	Negativt	Negativt

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
Soliditet	Eget kapital dividerat med balansomslutningen
Justerad soliditet	Eget kapital dividerat med balansomslutningen exklusive oförbrukade bidrag för farledsprojekt
Räntabilitet på sysselsatt kapital	Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med en genomsnittlig sysselsatt kapital de senaste två åren
Räntabilitet på eget kapital	Årets resultat dividerat med genomsnittligt eget kapital för de senaste två åren
Räntetäckningsgrad	Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med finansiella kostnader

Tabell 24. Investeringsplan per affärsområde

INVESTERINGSPLAN 2025-2027, TKR					
TILLGÅNGSTYP	2023 Utfall	2024 Budget	2025 Prognos	2026 Prognos	2027 Prognos
Farleder					
Farledsförbättringar	1 086 615	1 704 822	1 979 520	2 165 604	2 525 283
Fast utmärkning och flytande utmärkning	43 328	50 593	77 500	36 200	26 700
Arbetsfartyg	875	21 500	141 600	330 650	245 000
Övrigt	1 119	20 180	8 287	5 398	5 461
Summa farleder	1 131 937	1 797 095	2 206 907	2 537 852	2 802 444
<i>Varav finansieras av Trafikverket</i>	<i>-1 086 615</i>	<i>-1 679 822</i>	<i>-1 969 520</i>	<i>-2 155 604</i>	<i>-2 525 283</i>
Isbrytning					
Nya isbrytarfartyg	3 855	431 545	1 218 546	1 624 728	1 117 000
Fartyg i övrigt	929	9 000	4 000	0	0
Summa isbrytning	4 784	440 545	1 222 546	1 624 728	1 117 000
<i>Varav finansierat via anslag 1:1 isbrytare</i>	<i>-3 855</i>	<i>-101 545</i>	<i>-1 218 546</i>	<i>-1 624 728</i>	<i>-1 117 000</i>
Sjötrafikservice (VTS)					
Sjöfartsnära tjänster	561	12 900	12 406	7 620	0
VTS-centraler	28 528	79 459	49 953	3 000	11 500
Summa sjötrafikservice (VTS)	29 089	92 359	62 359	10 620	11 500
Sjögeografisk information					
Sjömåtningsfartyg	859	10300	37500	30000	0
Utrustning för sjömätning	616	3 300	10 450	13 900	5 000
IT-system m.m.	6 231	24 640	5 960	3 200	2 000
Summa sjögeografisk information	7 706	38 240	53 910	47 100	7 000
Lotsning					
Lotsstationer	4 473	27 095	22 500	30 000	21 000
Lotsbåtar	5 540	23 400	19 400	35 500	67 500
Summa lotsning	10 013	50 495	41 900	65 500	88 500
Sjö- och flygräddning					
IT-system	1 551	1 830	-	200	300
Helikopterbaser	1 554	400	250	600	2 000
Räddningshelikoptrar	6 600	11 176	4 239	2 000	550
Övrigt	2 235	1 685	3 760	640	140
Summa sjö- och flygräddning	11 940	15 091	8 249	3 440	2 990
Gemensamma funktioner					
IT-system, fastigheter, bilar, Arkö m.m.	144 590	101 928	58 930	67 230	34 930
Summa gemensamma funktioner	144 590	101 928	58 930	67 230	34 930
Totala investeringar	1 340 059	2 535 753	3 654 801	4 356 470	4 064 364
<i>Varav anslagsfinansiering via Trafikverket</i>	<i>-1 086 615</i>	<i>-1 679 822</i>	<i>-1 969 520</i>	<i>-2 155 604</i>	<i>-2 525 283</i>
<i>Varav finansierat via anslag 1:1 isbrytare</i>	<i>-3 855</i>	<i>-101 545</i>	<i>-1 218 546</i>	<i>-1 624 728</i>	<i>-1 117 000</i>
<i>Varav finansierat via anslag 1:1 civilt försvar</i>	<i>-49 500</i>	<i>-35 637</i>	<i>-38 500</i>	<i>-46 000</i>	<i>-9 500</i>

Tabell 25. Förslag till investeringsplan indelat i nyinvestering och vidmakthållande

FÖRSLAG TILL INVESTERINGSPLAN 2025-2027, TKR					
	2023	2024	2025	2026	2027
Nyanskaffningar	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Farleder	1 086 615	1 741 196	2 140 407	2 496 702	2 796 944
Isbrytning	3 855	436 545	1 218 546	1 624 728	1 117 000
Sjötrafikservice	28 528	34 322	24 897	9 120	9 500
Sjögeografisk information	6 230	31 140	22 960	20 000	0
Lotsning	5 540	43 095	22 500	49 000	81 000
Sjö- och flygräddning	3 786	3 265	5 750	2 200	2 300
Gemensamma funktioner	36 148	24 902	10 000	10 000	10 000
Summa utgifter av nyanskaffning	1 170 701	2 314 465	3 445 060	4 211 750	4 016 744
<i>Varav maskiner och inventarier</i>	<i>84 086</i>	<i>594 604</i>	<i>1 445 340</i>	<i>2 023 947</i>	<i>1 461 261</i>
<i>Varav fastigheter och markanläggningar</i>	<i>1 086 115</i>	<i>1 715 801</i>	<i>1 999 720</i>	<i>2 187 804</i>	<i>2 555 483</i>
<i>Varav beredskapstillgångar</i>	<i>500</i>	<i>4 060</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
Finansiering					
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)	0	0	0	0	0
Anslag (via Trafikverket)	-1 086 615	-1 679 822	-1 969 520	-2 155 604	-2 525 283
Anslag 1:1 isbrytare	-3 855	-101 545	-1 218 546	-1 624 728	-1 117 000
Anslag 1:1 civilt försvar	-500	-4 060	-	-	-
Egna medel	-79 731	-529 038	-256 994	-431 418	-374 461
Summa finansiering nyanskaffning	-1 170 701	-2 314 465	-3 445 060	-4 211 750	-4 016 744
Vidmakthållande					
Farleder	45 322	55 900	66 500	41 150	5 500
Isbrytning	929	4 000	4 000	0	0
Sjötrafikservice	561	58 037	37 462	1 500	2 000
Sjögeografisk information	1 475	7 100	30 950	27 100	7 000
Lotsning	4 473	7 400	19 400	16 500	7 500
Sjö- och flygräddning	8 154	11 826	2 499	1 240	690
Gemensamma funktioner	108 443	77 026	48 930	57 230	24 930
Summa utgifter för vidmakthållande	169 356	221 288	209 741	144 720	47 620
<i>Varav maskiner och inventarier</i>	<i>55 034</i>	<i>133 211</i>	<i>105 741</i>	<i>65 720</i>	<i>27 120</i>
<i>Varav fastigheter och markanläggningar</i>	<i>65 322</i>	<i>56 500</i>	<i>65 500</i>	<i>33 000</i>	<i>11 000</i>
<i>Varav beredskapstillgångar</i>	<i>49 000</i>	<i>31 577</i>	<i>38 500</i>	<i>46 000</i>	<i>9 500</i>
Finansiering					
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)	-	-	-	-	-
Anslag 1:1 civilt försvar	-49 000	-31 577	-38 500	-46 000	-9 500
Egna medel	-120 356	-189 711	-171 241	-98 720	-38 120
Summa finansiering vidmakthållande	-169 356	-221 288	-209 741	-144 720	-47 620