



Anslagsframställan och treårsplan 2026-2028



SJÖFARTSVERKET

Innehåll

Ändrad kurs i hårda vindar	3	Investeringsbehov	23
Sammanfattning	4	Investeringsplan 2026-2028 per	
Sjöfartsverkets uppdrag och mål.....	5	verksamhetsområde	23
Strategiska utvecklingsområden.....	5	Investeringsbehov i ett längre perspektiv,	
Verksamhetsbeskrivning.....	6	2025-2034.....	25
Marknadsutveckling i Sverige	8	Anslagsframställan	27
Verksamhetsplan.....	9	Redovisning per anslagspost	27
Ekonomiska förutsättningar	9	Beställningsbemyndiganden	28
Verksamhetsåtgärder under		Övriga villkor	29
planperioden för att minska kostnader		Låneram	29
.....	12	Räntekontokredit	29
Minskat antal helikopterbaser och		Anslagskredit och anslagssparande.....	29
personal.....	12	1:1 Utveckling av statens	
Minskat antal isbrytare och arbetsfartyg		transportinfrastruktur.....	30
med personal.....	13	Civilt försvar	30
Återetablering av verksamhet.....	14	Isbrytare	31
Ekonomisk plan och finansiering	16	1:4 Ersättning för sjöräddning och	
Grundfinansiering samt dess känslighet		fritidsbåtsändamål.....	34
.....	16	Sjö- och flygräddning	34
Ekonomisk prognos 2026-2028.....	17	Fritidsbåtsinfrastruktur.....	35
Intäktsprognos.....	17	Fossilfri flotta.....	36
Kostnadsprognos	20	1:5 Ersättning för viss kanal- och	
Ekonomiska mål och finansiell ställning		slussinfrastruktur.....	38
.....	21	Kanaler, slussar samt administration....	38
		Byggnadsminnen	39
		Budgetunderlag	41

Ändrad kurs i hårda vindar

Sjöfartsverket bedriver en verksamhet som är avgörande för det svenska samhället och näringslivet och har en central roll i Sveriges totalförsvär. Sjöfartsverket ser till att hålla svenska hamnar öppna och säkra, i dessa passerar 90 procent alla varor som importeras eller exporteras till och från Sverige. Miljoner svenskar vistas ute på sjön och Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar är tillsammans med bland annat Svenska Sjöräddningssällskapet garanterat för att minimera antalet allvarliga olyckor. För ett väl fungerande näringsliv, med krav på effektiva transportlösningar, är Sjöfartsverket inte bara en möjliggörare utan en absolut förutsättning. Hamnarna i mellersta och norra Sverige skulle inte kunna förlita sig på sjötransporter utan myndighetens isbrytare.

Hur Sjöfartsverket bedriver verksamheten är inte lagstyrt, utan bygger till stor del på dialog med olika aktörer, i synnerhet med näringslivet. Sjöfartsverkets intention har alltid varit att möta de förväntningar som finns på myndigheten. Regering och riksdag har i takt med ny lagstiftning inom såväl Sverige som EU lagt på nya uppgifter på Sjöfartsverket, samtidigt som omvärldsfaktorer ställer nya och ökade krav, inte minst inom säkerhetsområdet. Gemensamt för dessa nya uppgifter är att de ofta förväntas ske utan ytterligare statlig finansiering, istället minskar Sjöfartsverkets anslag över tid då de inte är indexerade. Samtidigt är det ett faktum att sjöfartsvolymnerna, som svarar för cirka 70 procent av våra intäkter, minskar. Ekvationen går inte ihop.

Sjöfartsverket har tidigare lyft att det ekonomiska ramverket inte är hållbart för att fortsätta bedriva verksamheten på det sätt som görs idag. Regeringar har uttalat ambition att se över det ekonomiska ramverket, tillsatt utredningar men samtidigt tydliggjort att man är nöjd med Sjöfartsverkets verksamhet och prioriteringar.

I denna, min första, treårsplan belyser vi att ekonomin inte är i balans. Men med en viktig skillnad – att vi under planperioden vidtar åtgärder för att anpassa verksamheten till det som ekonomin tillåter.

Denna plan innehåller en bred neddragning av verksamhet. Sjö- och flygräddning, farledshållning, sjökartläggning och isbrytning kommer inte att ske på samma sätt som idag. Baser kommer att minskas, fartyg kommer att avyttras och även personalstyrkan kommer att minskas. Det kommer leda till sämre underhållna farleder, en försämrad sjö- och flygräddning och längre väntetider. Risken att behöva stänga hamnar under vintertid ökar också. Delar av Sjöfartsverkets verksamhet är helt central för Försvarmakten och civilförsvaret, exempelvis sjö- och flygräddningen, lotsning och sjökartläggning. I det ekonomiska läge vi befinner oss i kommer även service och beredskap till dessa aktörer minskas.

Tidigare treårsplaner har tagit avstamp i att bedriva en verksamhet som är uppbyggd för att ge goda förutsättningar till olika samhällssektorer. Denna plan tar avstamp i det senare, det vi tvingas göra då det saknas ekonomiska medel för att fortsätta som idag. Men vi presenterar också lösningar. Vi behöver en annan finansiering med ökade anslag och ökat statligt ansvar för investeringar och drift av isbrytarna.

Jag vistas ofta ute på sjön och förstår betydelsen av att till sist ändra kurs när vindarna blåser alltför hårt.



Erik Eklund
Generaldirektör

Foto: Emilie Asplund

Sammanfattning

Denna treårsplan innehåller stora neddragningar av Sjöfartsverkets verksamhet för att anpassa myndighetens kostnader till intäkterna. Den omfattar följande neddragningar:

- Sjö- och flygräddningen kommer att minska antalet helikopterbaser från fem till tre.
- Tre fartyg kommer att avyttras eller kalläggas, detta inkluderar både arbetsfartyg och isbrytare.
- Minskning av kostnader inom administrativa funktioner med minst 40 mnkr.

Förändringarna inom sjö- och flygräddning, isbrytning samt sjökartläggning kommer att leda till stora negativa konsekvenser för Sveriges näringsliv, civilberedskap och medborgare. För Sjöfartsverket leder dessa åtgärder också till stora konsekvenser ur ett kompetensförsörjningsperspektiv, som redan idag är en utmaning för myndigheten. Detta då det råder brist på kompetens främst inom de operativa verksamheterna. Förmågan att återskapa och återanställa förlorad kompetens behöver därmed ses som kritiskt.

För att undvika dessa neddragningar behöver Sjöfartsverket följande förändringar:

- Permanent höjning med 250 mnkr och indexering av anslagen 1:4 och 1:5 enligt anslagsframställan.

Utöver vad som ingår i anslagsframställan vill Sjöfartsverket även belysa vikten av följande punkter:

- Anslagsfinansierad drift samt vidmakthållande av isbrytarflottan.
- Förändring av gällande restriktion för höjning av farledsavgiften.

Sjöfartsverket är i behov av att säkra den ekonomiska förmågan till de framtida investeringar som krävs för att upprätthålla grunduppdraget. Sammantaget innebär detta att myndighetens avgiftsfinansierade verksamhet behöver avkasta ytterligare cirka 250 mnkr per år jämfört med idag, givet en mild isvinter.

Utan förändring av Sjöfartsverkets ekonomiska förutsättningar riskeras myndighetens förmåga att bibehålla sin grundläggande verksamhet och genomföra sitt uppdrag. Det är genom denna Sjöfartsverket ska utveckla förmågan och robustheten som beredskapsmyndighet vid kris och krig.

Sjöfartsverkets uppdrag och mål

Sjöfartsverkets uppdrag är att ansvara för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. Det görs genom att Sjöfartsverket tillhandahåller isbrytning, lotsning, farledsservice och sjötrafiktjänster 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 ett brett samhällsansvar och uppdrag, som också innefattar att sjömän ska ha möjlighet till en meningsfull fritid genom sjömansservices verksamhet. Sjöfartsverket ansvarar för sjö- och flygräddningen samt koordinerar insatserna med stöd av andra aktörer som ingår i sjö- och flygräddningssystemet. Det görs från räddningscentralen JRCC (Joint Rescue Co-ordination Centre).

På Sjöfartsverket arbetar drygt 1 700 medarbetare, varav cirka 1 400 personer arbetar i den operativa verksamheten och 300 personer i centrala funktioner.

Verksamheten finansieras till största del genom avgifter från handelssjöfarten i form av farleds- och lotsavgifter. De anslag som erhålls från staten utgör endast en mindre del av verksamhetens finansiering. Andra intäktskällor är avgifter från civil luftfart, bidrag från andra myndigheter för uppdragsverksamhet samt försäljning av tjänster och varor.

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

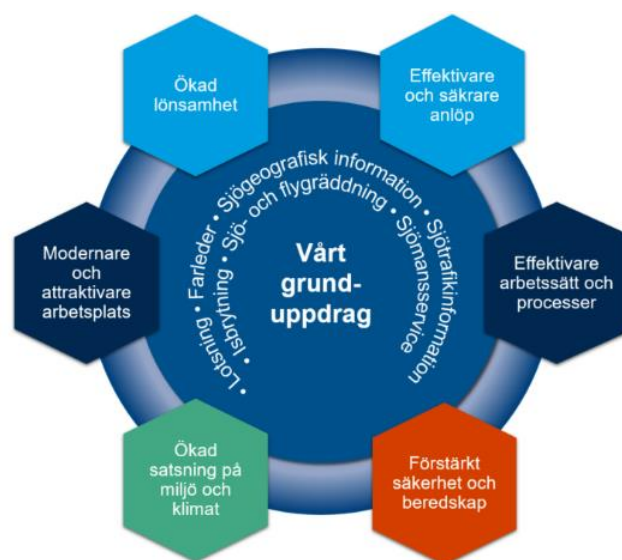
Verksamhetsidé: Vi erbjuder effektiva sjövägar, moderna tjänster och maritimt partnerskap för tillväxt och hållbar utveckling samt värnar om liv och miljö.

Övergripande strategi: Utifrån samhällets och kundernas 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.

Strategiska utvecklingsområden

Sjöfartsverket ansvarar för att utveckla transport- och sjöfartspolitiken i linje med riksdagens och regeringens beslut¹, samt följa hur sjöfarten utvecklas i förhållande till de transportpolitiska målen. Sjöfartsverket ska ge råd och stöd inom myndighetens unika kompetensområde samt verka för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan. Uppdraget beskrivs i regeringens instruktion och årliga regleringsbrev. För att utveckla och effektivisera verksamheten inom det givna uppdraget har Sjöfartsverkets styrelse beslutat om sex strategiska utvecklingsområden. Inom vart och ett av utvecklingsområdena har styrelsen fastställt en målbild för 2028.

Bild 1. Sjöfartsverkets målkarta



¹ Detta omfattar, utöver lagar Förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket, de årliga regleringsbreven samt särskilda uppdrag.

Utvecklingsområdena ligger till grund för styrning och uppföljning av Sjöfartsverkets verksamhet och tydliggörs i en färdplan som anger vad som stegvis ska uppnås för att nå målbilden till 2028.

Målen visualiseras genom bild 1 ovan. I centrum av bilden återfinns Sjöfartsverkets grunduppdrag. Leverans till kund följs upp genom servicelöften som Sjöfartsverket fastställt för respektive verksamhetsområde.

Verksamhetsbeskrivning

Nedan följer kortfattade verksamhetsbeskrivningar av Sjöfartsverkets olika verksamheter.

Sjö- och flygräddning

Sjöfartsverket ansvarar för sjö- och flygräddning inom svensk räddningsregion, som innefattar svenskt territorium med omgivande vatten samt Väner, Vättern och Mälaren. Insatserna leds av räddningsledare vid JRCC i Göteborg. Räddningsenheterna är både egna och samverkansaktörers luftfartyg, land- och sjögående enheter. Räddningsledaren förfogar över hela samhällets samlade resurser. Räddningshelikoptrarna är dessutom en unik resurs för hela samhället även vid andra typer av olyckor och kriser.

Isbrytning

Sjöfartsverkets isbrytare ger handelsfartygen assistans genom att övervaka, dirigera, leda och bogsera under vintertid. Genom samarbete med Finland säkerställs ett effektivt utnyttjande av isbrytarresurser i Östersjön.

Farleder

En av Sjöfartsverkets huvuduppgifter är att hålla farlederna framkomliga, tillgängliga och säkra. För att åstadkomma det bedrivs ett kontinuerligt underhåll av sjösäkerhetsanordningar såsom bojar, prickar, fyrar och andra fasta installationer. För att fartyg ska kunna anlöpa hamnar krävs att djupgåendet i farleder behålls, därför genomförs såväl underhållsmuddringar som större farledsprojekt där kapaciteten och säkerheten ökas. Arbetet med farlederna innefattar även en rad tekniska system, slussar och kanaler samt tillhörande broar.

Sjögeografi

Sjöfartsverket ansvarar för den svenska sjökartläggning i Sverige som omfattar sjömätning och tillgängliggörande av produkter för säker och effektiv navigation. Det gäller för kommersiell sjöfart men också för fiske- och fritidsbåtstrafikens samt marinens behov. Sjöfartsverket ansvarar även för redovisning och dokumentation av Sveriges havsgränser samt Sveriges åtagande inom International Hydrographic Organization (IHO).

Lotsning

Genom lotsningsverksamheten tillhandahåller Sjöfartsverket en unik nautisk kompetens baserad på lokal kunskap med hög kvalitet. Det möjliggör för fartyg att anlöpa svensk hamn på ett säkert sätt. Utöver den faktiska lotsningen utförs även nautiskt expertarbete till gagn för bland annat hamnprojekt, försvaret, räddningstjänst och Kustbevakning.

Sjötrafiktjänster

Sjötrafiktjänster inkluderar leverans av Vessel Traffic Service (VTS) i av Transportstyrelsen utsedda områden, navigationsvarningstjänster samt uppfyllandet av EU:s övervakningsdirektiv för trafikövervakning och sjöfartsrapportering. Sjöfartsverkets trafikcentraler fungerar som informationsnoder för trafikstatus i landets farledssystem och farvatten genom att ge kontinuerlig information, råd och ledning till sjötrafiken i hårt trafikerade och/eller miljö känsliga områden dygnet runt, året runt. I tjänsterna ingår även kanalcentralernas uppgifter att serva trafiken till och från Mälaren och Vänern med broöppningar och slussmanövrering.

Sjömansservice

Sjömansservice erbjuder en aktiv och meningsfull fritid för sjöfolk. Arbetet sker i nära samverkan med hamnar, rederier, sjömanskyrkan och andra intressenter. 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 Sjöfartsverkets anläggningar.

Centrala funktioner

De centrala funktionerna har till uppgift att stödja och utveckla Sjöfartsverkets operativa verksamhet samt ansvara för övriga myndighetsuppgifter. Funktionerna innehåller kompetenser inom IT, kommunikation, inköp, juridik, forskning och innovation, ekonomi, strategi och analys, HR, verksamhetsstyrning, miljö, säkerhet och beredskap samt övrig administration. Utöver detta finns internrevision direkt underställd styrelsen.



Foto: Paul Hultsbo

Marknadsutveckling i Sverige

Trafikanalys senaste uppföljningar med data från 2023 visar en allmän nedgång för svensk sjöfart och den svenska fartygsflottan. Den svenskflaggade flottan har haft en tydlig nedgång på en tioårsperiod. Som exempel har antalet svenskregistrerade fartyg samt utlandsregistrerade svenskkontrollerade fartyg minskat med totalt 10 procent mellan 2023 och 2022, minskningen i lastkapacitet är dubbelt så stor. Även antalet ombordanställda har minskat med 10 procent under 2023.²

Godshanteringen i svenska hamnar har minskat till den lägsta nivån på över två decennier. Totalt 160 miljoner ton hanterat gods visar en nedgång på fem procent från 2022. Utrikes gods minskade till 139 miljoner ton, en minskning med 4,8 procent och inrikes gods minskade med sju procent till 20,4 miljoner ton. Norra Sverige har dock en stark utveckling med en ökning av godshantering på 23 procent i Umeå-Sundsvall, medan Norrtälje-Nynäshamn minskade med 35 procent. En förklaring bakom denna minskning är den kraftiga nedgången, 88 procent, av gods från Ryssland till svenska hamnar, vilket speglar den geopolitiska situationen.³

Passagerartrafiken har stabiliserats men ligger fortfarande under nivåerna före pandemin. Den svenska sjöfartsmarknaden som helhet har ännu inte återhämtat sig helt efter pandemin.

Framtida större öknings av godsvolymer för sjötransporter i Sverige är starkt kopplad till den svenska basindustrins utveckling i Norrland, där nya industriella projekt förväntas driva tillväxten. Industrialiseringsprojekt som till exempel LKAB, SSAB, Boliden och Northvolt driver är långsiktiga satsningar och investeringar kopplat till klimatomställningen, men denna utveckling förväntas inte föranleda några större strukturella förändringar i godsflöden för sjöfarten och hamnar innan 2030. 2033 ska industrisatsningarna vara färdigbyggda och nått full kapacitet med en prognostiserad ökad produktion med tillhörande transportbehov. Runt 2030 är också nya Luleå hamn och farledsprojektet Malmöporten färdigställt vilket är en förutsättning för större öknings av godsvolymer med sjöfart till och från norra Sverige. Den prognosticerade trafikökningen är förknippad med osäkerheter i både när och om den sker, ett tydligt exempel på denna osäkerhet är Northvolts utveckling under 2024.

Gällande färjetrafiken till och inom Sverige har godsvolymer på färjor ökat över tid och blivit en allt viktigare inkomstkälla för färjebranschen. Det pågår fortsatt en segmentering med allt fler ro-pax fartyg som kombinerar lastkapacitet och passagerare. Kryssningsanlöp och passagerare i Sverige hade en positiv trend före pandemin, men drabbades hårt under pandemin. En återhämtning av passagerarantalet har pågått sedan 2021 men är ännu inte uppe i samma volymer som innan pandemin.

² <https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2024/rapport-2024-11-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2024.pdf>

³ <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/sjotrafik/2024/sjotrafik-2023.pdf>

Verksamhetsplan

Sjöfartsverkets verksamhet har i princip varit densamma sedan myndigheten bildades den 1 juli 1969. Verksamheten har sin bas i instruktion⁴ och övriga lagar och förordningar, men graden av service och geografisk närvaro är inte definierad av regering eller riksdag. Sverige är ett geografiskt stort land med en lång kust vilket resulterar i en omfattande maritim infrastruktur. De kommersiella hamnarna, ofta kommunägda, är många och därtill tillkommer industrihamnar. Många av de senare hamnarna har inte en frekvent daglig trafik, anlöp sker en eller ett par gånger i veckan och även de kommersiella hamnarna har en stor spridning i anlöpsfrekvens. Den förväntan som finns på Sjöfartsverkets verksamhet, såsom lotsning, sjö- och flygräddning och inte minst isbrytning, är dock densamma vid varje anlöp oavsett vilken hamn fartyget anlöp. Sjöfartsverket har tolkat sitt uppdrag som att lika service ska erbjudas i hela landet vilket innebär omfattande kostnader att upprätthålla.

Ekonomiska förutsättningar

Den primära intäktsbasen för Sjöfartsverket är sjöfartsavgifterna som handelssjöfarten betalar men det finns stora samhällsnyttor utöver den nytta myndigheten ger till handelsjöfarten. Samhällsnyttan utgörs bland annat av isbrytning som skapar förutsättningar för näringslivet i norra Sverige och farledshållning samt sjö- och flygräddningen som ger en trygghet i att vistas på sjön. Därtill bidrar Sjöfartsverket genom hela sin mångfacetterade verksamhet till ett säkerhetsmässigt starkare och mer robust Sverige.

Enligt nuvarande finansieringsprincip ska avgifterna från handelssjöfarten täcka majoriteten av Sjöfartsverkets verksamhet, idag cirka 70 procent. För farledsavgiften har regeringen infört en restriktion för höjning, KPI-KS⁵, vilken följer den allmänna inflationsutvecklingen men som inte återspeglar den ”varukorg” som driver Sjöfartsverkets kostnader. Dessa är exempelvis komponentpriser, drivmedelsprisutveckling eller följden av en hårdare isvinter. Därtill har sjöfartsvolymerna sedan finanskrisen 2007-2008 minskat vilket innebär minskade intäkter för Sjöfartsverket. Myndigheten har att möta fasta kostnader med volatila intäkter för att hålla en infrastruktur i form av fartyg, stationer och schemalagd personal. Marginal-effekten av fler/färre anlöp finns endast på intäktssidan.

För att förtydliga detta hade Sjöfartsverket 2023 endast 80 mnkr högre intäkter från farledsavgiften i jämförelse med 2018. Det trots att avgiftshöjningar gjorts fullt ut enligt KPI-KS mellan 2018 och 2023. Vid ett antagande om statiska sjöfartsvolymer mellan dessa år skulle avgiftshöjningarna resulterat i 225 mnkr i ökade intäkter.

Sjöfartsverket har framställt till regeringen att nuvarande ekonomiska ramverk inte är hållbart för att upprätthålla den verksamhet som idag bedrivs. Genom tillfälliga anslagstillskott och nyttjande av eget kapital har verksamheten kunnat fortgå utan att i grunden ändra inriktning. Detta beror delvis på att den dagliga driften har prioriterats framför det underhåll och investeringar som borde skett. Behovet av ersättningsinvesteringar är nu stort i samtliga delar av verksamheten exempelvis gällande fartyg, IT-system, sjösäkerhetsanordningar samt farleder. Investeringstakten under kommande år behöver öka drastiskt för att Sjöfartsverket ska kunna vidmakthålla den verksamhet som myndigheten ansvarar för.

⁴ Förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket

⁵ Konsumentprisindex med konstant skatt

Sjöfartsverket betonar utmaningen i myndighetens finansieringsprincip utifrån fyra huvudpunkter:

- Restriktionen för höjning av farledsavgiften, KPI-KS
- Anslagens omfattning
- Kostnader för drift av isbrytning
- Otydlighet i finansieringsprincipen

Det är rimligt att det finns en restriktion för hur mycket en myndighet får höja sina avgifter, men Sjöfartsverkets intäkter från sjöfartsavgifterna korrelerar direkt med sjöfartsvolymer och vid en nedåtgång i dessa urholkas därmed effekten av en höjning. Det resulterar i att det procentuella påslag som görs på farledsavgiften "äts upp" av intäktsstappet vid minskade volymer. Vid ökade sjöfartsvolymer stiger omvänt intäkterna men varken Sjöfartsverket eller Trafikverkets basprognos⁶ prognosticerar några volymökningar under planperioden. Snarare finns det signaler för det omvända. Det finns vissa prognosticerade volymökningar bortom planperioden i norra Sverige till följd av nya industriella projekt samt utbyggd kapacitet i farleder. För Sjöfartsverket medför dessa dock snarare kostnadsökningar till följd av ökat behov av isbrytning, något som de ökade intäkterna inte täcker. Nya farleder gör också att underhållsvolymen ökar.

Sjöfartsverket avser att under 2025 inkomma med ett förslag på restriktion för höjning av farledsavgiften, som i högre grad möter myndighetens kostnadsutveckling och externa påverkansfaktorer.

Anslagens omfattning till Sjöfartsverket utgör en allt mindre del av myndighetens intäkter, idag cirka 10 procent. Under lång tid har anslagen legat på nominellt samma nivåer utan justering för inflation och löneutveckling. Det gör att anslagen urholkas över tid och Sjöfartsverket har länge argumenterat för att anslagen ska öka, dels beroende på utebliven indexering men också för att den verksamhet som inte bedrivs primärt för handelssjöfarten bör finansieras genom anslag. Ett tydligt sådant exempel är att staten inte uppfyller den andel av kostnaderna för sjö- och flygräddningen som finansieringsprincipen från 2010 anger. Nuvarande statlig finansiering är 27 procent medan finansieringsprincipen anger 46 procent.

Sjöfartsverket har genomfört en beräkning av skillnaden mellan de anslagsmedel myndigheten anser åvila staten och de anslag som tilldelats Sjöfartsverket av regering och riksdag de senaste 20 åren. Underskottet uppgår till drygt 2 000 mnkr. Uppräknat med KPI uppgår summan till drygt 2 200 mnkr.

Sjöfartsverket anser att staten bör överta kostnadsansvaret för isbrytardriften, vilket myndigheten vid flera tillfällen framställt till regering och riksdag. Både väg- och järnvägstrafikens vinterväghållning finansieras, till skillnad från isbrytningen, av statliga anslag. Sjöfartsverket bedömer att de strukturella skillnader som finns gällande finansiering mellan trafikslagen skapar en konkurrensfördel för landtransporter. Myndigheten bedömer inte att detta är förenligt med den politiska ambitionen att flytta gods från väg till sjöfart.

I dagens finansieringsprincip ska farledsavgiften finansiera isbrytning, detta innebär att alla fartyg som trafikerar svenska hamnar är med och finansierar detta. Nyttorna kommer dock en relativt begränsad, men viktig, del av sjöfarten till gagn främst utmed norrlandskusten. Isbrytningen kan därför anses utgöra en regionalpolitisk åtgärd som Sjöfartsverket menar att staten ska täcka kostnaderna för. Då Sjöfartsverket har en restriktion för höjning av farleds-

⁶ Trafikverket, 2024, TRV 2021/7267, *Prognos för godstransporter 2045 – Trafikverkets Basprognoser 2024*

avgiften kan myndigheten inte ta höjd för kostnaderna för isbrytning över tid. Vid hårdare isvintrar skapas ett stort ekonomiskt underskott som inte kan återtas.

Sjöfartsverket anser, i likhet med Statskontoret⁷, att principen om vad som ska finansieras med anslag är otydlig. Tillfälliga anslagstillskott har visserligen skett men är problematiska då Sjöfartsverket bedriver en verksamhet som kräver en god och stabil långsiktig ekonomisk förmåga och förutsägbarhet över tid.

Uteblivna höjningar av anslagsnivåer samt avsaknad av indexering innebär, tillsammans med oförändrade ekonomiska förhållanden i stort, att regering och riksdag inte delar Sjöfartsverkets syn på hur verksamheten ska bedrivas. Den rådande ekonomiska situationen kräver därför att Sjöfartsverket ändrar inriktning för hur verksamheten framgent bedrivs.

Sjöfartsverket har ett ansvar att fortsätta arbeta med effektiviseringar men kan inte enbart genom effektivisering spara ihop de medel som krävs för att fortsätta driva och vidmakthålla verksamheten på nuvarande nivå. Denna treårsplan ändrar därför inriktning för Sjöfartsverket och innebär en bred neddragning av verksamheten som såväl sjöfartsbranschen, fritidsbåtssektorn, Försvarmakten som övriga samhällssektorer hittills tagit som självklar.

I verksamhetsplanen har Sjöfartsverket anpassat verksamhet och investeringar efter vad som är möjligt utifrån de finansiella förutsättningar som nu råder. Verksamhetsplanen speglar därmed inte det verkliga behovet utan snarare tvärtom. Detta är en verksamhetsplan som medför att Sjöfartsverket fortsatt ökar underhålls- och investeringsskulder för framtiden.



Foto: David Sten

⁷ Statskontoret, 2023:3, *Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform*

Verksamhetsåtgärder under planperioden för att minska kostnader

I den ekonomiska situationen som Sjöfartsverket befinner sig i krävs omfattande strukturella förändringar av verksamheten, eller ett förändrat ekonomisk ramverk enligt anslagsframställan. Att fortsätta bedriva motsvarande verksamhet som idag beräknas ge ett negativt rörelseresultat 2026 om drygt 250 mnkr, givet en mild isvinter. För att minska det prognosticerade underskottet vidtas därför kraftfulla åtgärder för att anpassa kostnaderna efter intäkterna.

Genomförandet av dessa neddragningar kommer att starta 2025 och pågå under planperioden. Sjöfartsverkets verksamhetsplan under planperioden omfattar följande åtgärder:

- Sjö- och flygräddningen kommer att minska antalet helikopterbaser från fem till tre.
- Tre fartyg kommer att avyttras eller kalläggas, detta inkluderar både arbetsfartyg och isbrytare.
- Minskning av kostnader inom administrativa funktioner med minst 40 mnkr.

Förändringarna inom sjö- och flygräddning, isbrytning samt sjökartläggning kommer leda till stora negativa konsekvenser för Sveriges näringsliv, totalförsvaret och medborgare.

De omfattande åtgärderna ovan innebär att personal sägs upp, att utrustning och nödvändig maskinpark avyttras och eventuella hyresavtal sägs upp. Den kraftiga minskningen i Sjöfartsverkets operativa verksamhet kommer få földeffekter för myndighetens kompetensförsörjning både under planperioden och på lång sikt.

Minskat antal helikopterbaser och personal

Förändringarna inom Sjöfartsverkets sjö- och flygräddning kommer få stor påverkan på totalförsvaret och samhället i övrigt. Idag finns det en samverkansöverenskommelse mellan Sjöfartsverket och Försvarsmakten. Den innebär att Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar håller 15 minuters beredskap för att omedelbart kunna undsätta nödställd personal, vilket är en förutsättning vid flygvapnets skarpa insatser och övningar. Detta kräver en geografisk spridning av helikopterbaser över Sveriges yta och redundans för avbrott till följd av fel eller underhåll. Försvarsmakten har vid flera tillfällen signalerat ett ökat behov av sjö- och flygräddningens tillgänglighet baserat på det säkerhetspolitiska läget som Sverige befinner sig i. På grund av minskningen av antalet baser kommer stödet till Försvarsmaktens övnings- och incidentberedskap att minskas väsentligt, och överenskommelsen kommer att behöva sägas upp.

Sjö- och flygräddningens förmåga att bistå med helikopterundsättning för både civila och militära sjömän och passagerare vid sjukdom eller olyckor till sjöss kommer också att kraftigt minskas till följd av ökade avstånd. Idag har Sjöfartsverket som mål att lokalisera och undsätta inom 90 minuter vid sjöräddning, den tiden kommer att öka. Vid stora olyckor ute till havs kommer endast enstaka helikoptrar kunna medverka i räddningsinsatsen, vilket kommer minska takten i evakuering och räddning innan sjögående enheter hunnit fram.

Det kommer även bli svårare att rädda personer som rör sig i skärgården på sommaren och på isarna under vintern via helikopter. Ett större ansvar kommer läggas på Svenska sjöräddningssällskapet (SSRS) ideella sjögående krafter och andra inom räddningssystemet, samtidigt som sjö- och flygräddningens möjlighet att utgöra räddningsbackup i de fall räddningsinsatser sker i utsatta lägen minskar. Det finns en uppenbar risk för ökat lidande för enskild.

De kommunala räddningstjänsterna som idag stöds vid räddning i oländig terräng kommer inte kunna erhålla detta stöd i samma utsträckning som tidigare. Även biståndet som lämnas till sjukvården med transport av patient i livshotande tillstånd kommer i praktiken att upphöra, då det direkt påverkar en acceptabel beredskap för sjö- och flygräddning. Särskilda förmågor som till exempel att uppträda i fjällterräng eller transportera brandstyrkor kommer inte kunna vidmakthållas.

Minskat antal isbrytare och arbetsfartyg med personal

Att källägga eller avyttra fartyg får stora konsekvenser för Sjöfartsverkets operativa sjögående verksamhet. En minskning i fartygsflottan med en isbrytare i A-klass kommer minska förmågan att bryta is och hålla hamnar öppna året runt. Behoven av isbrytning finns i hela Sverige, men främst från Gävle och norrut. I detta område ökar antalet isbrytningar över tid, även när antalet anlöp generellt sätt minskar. Detta som ett resultat av den svenska basindustrins gröna omställning och expansion i kombination med de stora infrastruktursatsningar som sker utmed norrlandskusten, bland annat Malmöporten. Exempelvis bedöms det runt 2030 krävas två isbrytare i A-klass enbart för att hålla Malmöporten öppen.

En minskning av antalet A-klassade isbrytare kommer kräva en mycket hård prioritering av vilka hamnar som kan hållas öppna, även under en mild isvinter, vilket kommer att innebära att vissa farleder kommer att stängas vintertid. Det kommer få stora konsekvenser för den svenska basindustrin och övrigt näringsliv, främst i Norrland.

Sjöfartsverkets statsisbrytare är redan idag ålderstigna och kräver stora förebyggande insatser och akuta reparationer för att kunna hållas i drift. Om flottan minskas med en enhet kommer övriga fartyg att belastas mycket hårdare än idag och deras livslängd kommer förkortas ytterligare. Det innebär en ökad risk att fartygen inte går att underhålla för fortsatt drift redan under senare delen av planperioden. En avyttring av ett arbetsfartyg får också följdverkningar på redundans och kapacitet för isbrytningsverksamheten då dessa fartyg, vid behov, används som förstärkningsresurser för att bryta is.

En minskad förmåga att bryta is kommer även påverka Sjöfartsverkets bidrag inom totalförsvaret. Det får konsekvenser i en orolig tid, i synnerhet då säkerhetsläget i Östersjön försämras kontinuerligt. Detta kräver istället en ökad förmåga för att säkra tillgänglighet och närvaro för Försvarmakten samt samverkan med Nato och övriga östersjöländer. Även det samverkansavtal med Finland som finns angående isbrytning kommer påverkas negativt vid en minskning av svenska isbrytarflottan.

Sjöfartsverkets förmåga att genomföra sjömätning i Sveriges farvatten kommer reduceras vid avyttring av ett sjömätningfartyg. Sjögeografisk information är av stor betydelse för totalförsvaret för att kunna skapa tillgänglighet på och under vattenytan samt för att ge taktiska fördelar åt Försvarmakten. I det alltmer försämrade säkerhetspolitiska läget i östersjöregionen har behovet och efterfrågan av Sjöfartsverkets sjömättnings- och karteringsförmåga ökat. Särskilt inom områdena för kritisk undervattensinfrastruktur och farleder, vid såväl oförutsedda som hastigt uppkomna händelser. När ett sjömätningfartyg avyttras i detta försämrade säkerhetspolitiska läge, med hybridkrigföring och hotbild som föreligger mot samhällskritisk infrastruktur, försämras Sjöfartsverkets och därmed Sveriges förmåga vid kris- och krigssituation.

Även de systematiska kontrollmätningarna som är en viktig del i det förebyggande och proaktiva underhålls- och beredskapsarbetet i farlederna kommer att påverkas negativt. Detta leder till en försämrad säkerhet i farlederna. Sverige, via Sjöfartsverket, kommer inte heller kunna leverera enligt den internationella ministeröverenskommelse som undertecknats

gemensamt inom HELCOM och av EU-kommissionen i den reviderade HELCOM Baltic Sea Action Plan.

Genom att avyttra ett av de stora farledsfartygen blir konsekvenserna längre avhjälpningstider vid fel på sjösäkerhetsanordningar, vilket innebär att bojar, prickar och fyrar kommer vara släckta eller ur position under en längre tid tills felen avhjälpas. Det planerade underhållet som utförs av fartygen kommer att ta längre tid då kapaciteten halveras. Detta kommer att leda till ett större behov av akut felavhjälpning vilket är kostnadsdrivande och samtidigt riskeras sjösäkerheten försämrast. Det kan leda till fler olyckor med fara för liv och miljö vilket belastar hela sjö- och flygräddningssystemet.



Foto: Emma Brask

Återetablering av verksamhet

Ovan nämnda åtgärder är omfattande, tidsödande och kostsamma att återställa, om ens möjligt.

Nedläggning av två helikopterbaser tar drygt ett år från beslut till stängning. En eventuell återuppbyggnad och återöppnande av en bas beräknas ta fem år från beslut. Det inkluderar lokalisering och uppbyggnad med personal, utbildning av besättningar samt upphandling av nya helikoptrar. Ett återöppnande av två baser beräknas kosta drygt 400 mnkr, vilket även inkluderar inköp av helikoptrar. Behovet av nya helikoptrar och anställning av personal uppstår då dessa behöver sägas upp respektive avyttras för att uppnå ekonomisk besparing vid nedläggning av helikopterbaserna.

Att kallägga ett isbrytarfartyg i A-klass är förknippat med mycket stora risker då dessa är gamla och i princip nått sin tekniska livslängd. En överhängande risk är att fartyget inte går att starta upp igen. Om detta är möjligt kommer det att vara förknippat med flera års arbete med tillhörande nödvändiga investeringar. I dagens kostnadsläge beräknas detta till över

750 mnkr. Är fartyget kallagt i mer än fem år är bedömningen att det inte kan driftsättas igen.

Återställning av arbetsfartyg, som exempelvis ett farleds- eller sjömättingsfartyg, bedöms ta 3-4 år och kosta cirka 400 mnkr. Att återrekrytera en eller två besättningar för ett farledsfartyg beräknas ta ett år och kan påbörjas först när beställning på ett nytt fartyg lagts. För att säkerställa rätt kvalitet och säkerhet inom sjömätningen krävs utbildning och erfarenhet, det beräknas ta 4-6 år att bygga upp.

Sjöfartsverkets unika och varierande uppdrag kräver spetskompetenser inom många olika områden. Det finns en risk att rekrytering av kvalificerad kompetens kommer försvåras av att Sjöfartsverket tappat attraktionskraft som arbetsgivare. Det kan försämra Sjöfartsverkets förmåga att utföra uppdraget.

Sammantaget bedömer Sjöfartsverket att de åtgärder som myndigheten tvingas vidta kommer att få stor påverkan på det svenska totalförsvaret samt på Försvarmaktens möjlighet att fortsatt expandera i enlighet med liggande försvarsbeslut. Neddragningarna kommer även påverka svenskt näringsliv och i synnerhet basindustrin i norr. Slutligen kommer förändringarna även påverka möjligheten att ytterst rädda liv genom sjö- och flygräddningen.



Foto: Paul Hultsbo

Ekonomisk plan och finansiering

Sjöfartsverkets ekonomiska mål för den avgiftsbelagda verksamheten fastställs i regleringsbrevet, och har historiskt varit uttryckt i ett soliditetsmål och ett räntabilitetsmål. Därtill finns begränsningarna för höjning av farledsavgifterna. Under perioden 2021-2024 har de tidigare ekonomiska målen varit pausade. Från och med 2025 har nya ekonomiska mål fastställts för den avgiftsbelagda verksamheten, vilka beskrivs under avsnittet "ekonomiska mål".

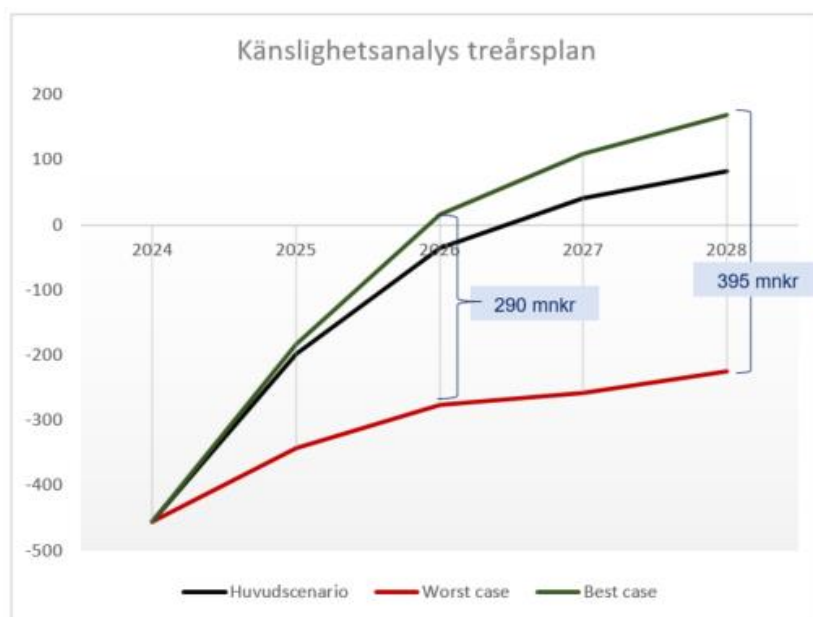
Grundfinansiering samt dess känslighet

Som tidigare beskrivits har Sjöfartsverket med nuvarande ekonomiska ramverk mycket små möjligheter att påverka myndighetens intäkter. Samtidigt har Sjöfartsverkets ekonomi betydande exponering för externa faktorer som myndigheten inte råder över såsom trafikmönster, isutbredning, haverier, drivmedelspriser och utvecklingen av KPI-KS. Samtliga dessa faktorer skapar en osäkerhet i det finansiella resultatet. För att fastställa en finansiell prognos behöver Sjöfartsverket göra flertalet antaganden inom områden som är utanför myndighetens möjlighet till påverkan.

I syfte att visualisera hur stor effekt dessa externa faktorer har på prognosen presenteras nedan en känslighetsanalys för kommande planperiod. I känslighetsanalysen har följande parametrar beräknats utifrån ett "best case-" och "worst case-scenario". Huvudscenariot visar det scenario som antagits i denna treårsplan.

1. *Anlöps- och lotsningsvolym*: Sjöfartsverkets infrastruktur är fast och kan därmed inte anpassas snabbt till ändrade förutsättningar. Huvudscenariot utgår ifrån antagandet att volymerna är stabila under planperioden. I känslighetsanalysen visas effekten av stigande eller sjunkande volymer.
2. *Hårdare eller längre isvintrar*: Huvudscenariot bygger på antagandet av milda isvintrar. En normal isvinter innebär ökade personal- och driftkostnader för befintliga isbrytare, ökade underhållskostnader samt kostnader för inhyrning av extra fartygsresurser, vilket visas i worst-case scenariot i figuren på nästkommande sida.
3. *Oplanerade haverier*: Kostnader för haverier kan öka till följd av minskat fartygsunderhåll, vilket återspeglas i det minskade resultatet i worst-case scenariot.
4. *Inflation*: Påverkar såväl lönenivåer som inköpspriser. Huvudscenariot bygger på antagandet att inflationen inte ökar alternativt kan kompenseras genom effektiviseringsåtgärder. En kraftig eller plötslig ökning skulle dock påverka resultatet negativt.

Figur 1. Känslighetsanalys rörelseresultat treårsplan (mnkr)



Känslighetsanalysen visar att externa faktorer som myndigheten inte har rådighet över kan påverka Sjöfartsverkets rörelseresultat med mellan 300-400 mnkr årligen under planperioden. Detta innebär en stor risk att Sjöfartsverket, trots den planerade neddragningen av verksamhet, ändå kommer generera ett kraftigt underskott. Vid en hård isvinter kan underskottet bli ännu större än vad som presenteras i ovan känslighetsanalys, givet att myndighetens uppdrag eller finansiering inom vintersjöfart kvarstår oförändrat.

Detta understryker vikten av en hållbar grundfinansiering. Om isbrytningsverksamheten fortsatt ska finansieras genom farledsavgifter behöver finansieringsmodellen ge förutsättningar att därutöver tillgodose det överskott som krävs för att omhänderta det investerings- och underhållsbehov som finns. Detta för att skapa den finansiella stabilitet som behövs när isen blir besvärligare och ekonomin kärevarare.

Ekonomisk prognos 2026-2028

Kostnadsmassan i denna plan är anpassad för att på sikt matcha de intäkter som antas finansiera verksamheten kommande år. Den finansiella situationen som beskrivs nedan speglar därmed *inte* Sjöfartsverkets behov av finansiering för att bedriva den verksamhet som myndigheten upprätthåller idag. För att behålla nuvarande verksamhetsnivå behöver kostnadsprognosen höjas med ytterligare 200-250 mnkr årligen. Därtill kan ytterligare finansiella effekter tillkomma som externa faktorer medför.

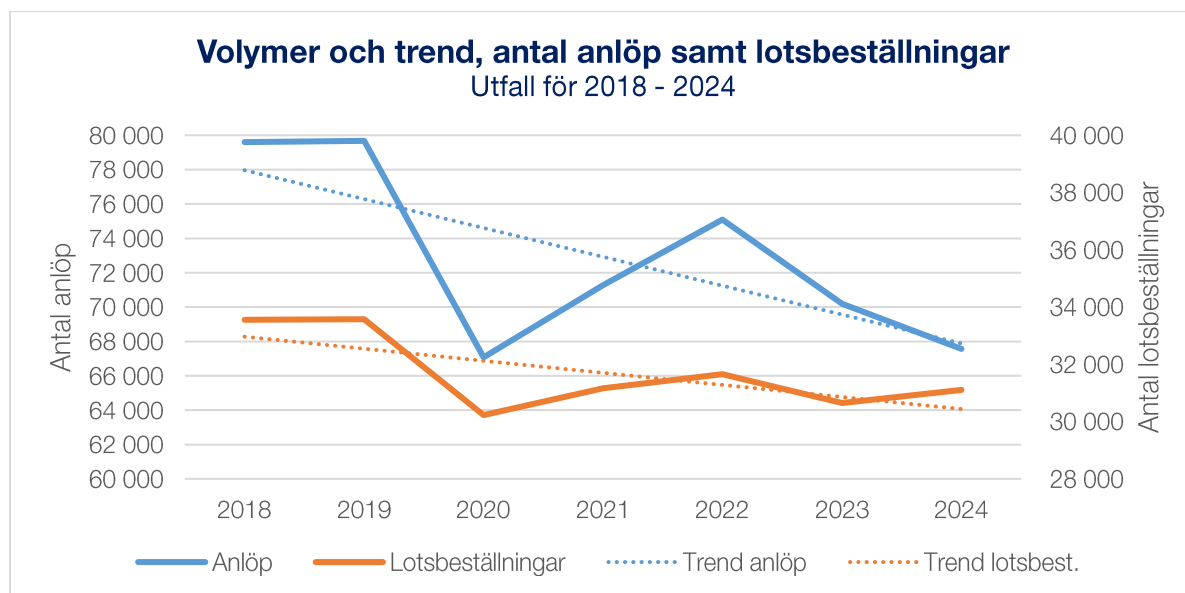
Intäkter och kostnader är angivna i 2024 års prisnivå med undantag för avgiftsintäkter och lönekostnader där antagande om inflation genom KPI-KS samt RALS gjorts. Samtliga antaganden avseende externa faktorer med väsentlig påverkan för det ekonomiska utfallet har redogjorts för i löptexten.

Intäktsprognos

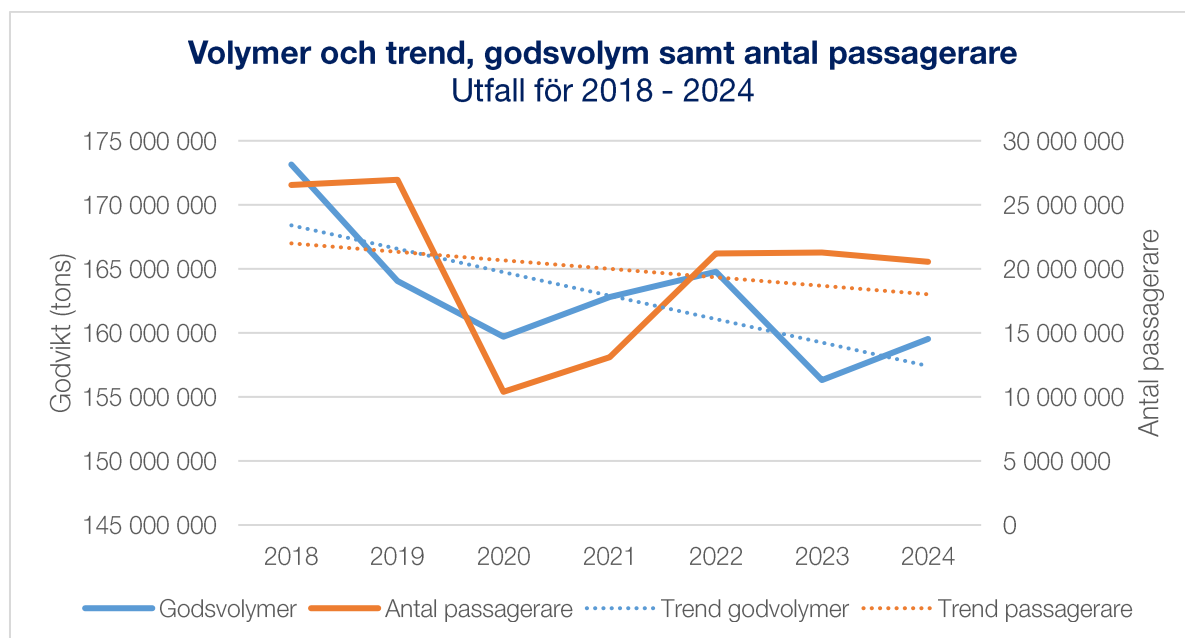
Sjöfartsverkets verksamhet finansieras till drygt 70 procent genom avgifter via handelssjöfarten. Intäkter genereras också genom försäljning av produkter och tjänster, ersättning från Försvarsmakten och undervägsavgifter via Eurocontrol. Dessutom erhålls anslag via statsbudgeten motsvarande cirka 10 procent av intäktsmassan.

Utvecklingen av anlöps- och godsvolymer har stor påverkan på Sjöfartsverkets ekonomi. Under de senaste åren har antalet anlöp minskat enligt Figur 2 och 3 nedan. Även om passagerarantalet och godsvolymer har visat viss återhämtning efter pandemin, ses en återgång till nivåer som var aktuella innan 2020. Med hänsyn till det fortsatt osäkra globala läget prognostiseras inga förändringar i sjöfartsvolymer under planperioden, de antas ligga kvar på samma nivå som under 2024.

Figur 2. Volymer och trend, antal anlöp samt lotsbeställningar.



Figur 3. Volymer och trend, godsvolym samt antal passagerare



Farledsavgiften höjs med 5,75 procent 2025, varav en procent avser höjning till följd av miljö- incitamentet. Under planperioden avser Sjöfartsverket att höja farledsavgifterna maximalt inom nuvarande KPI-KS tak.

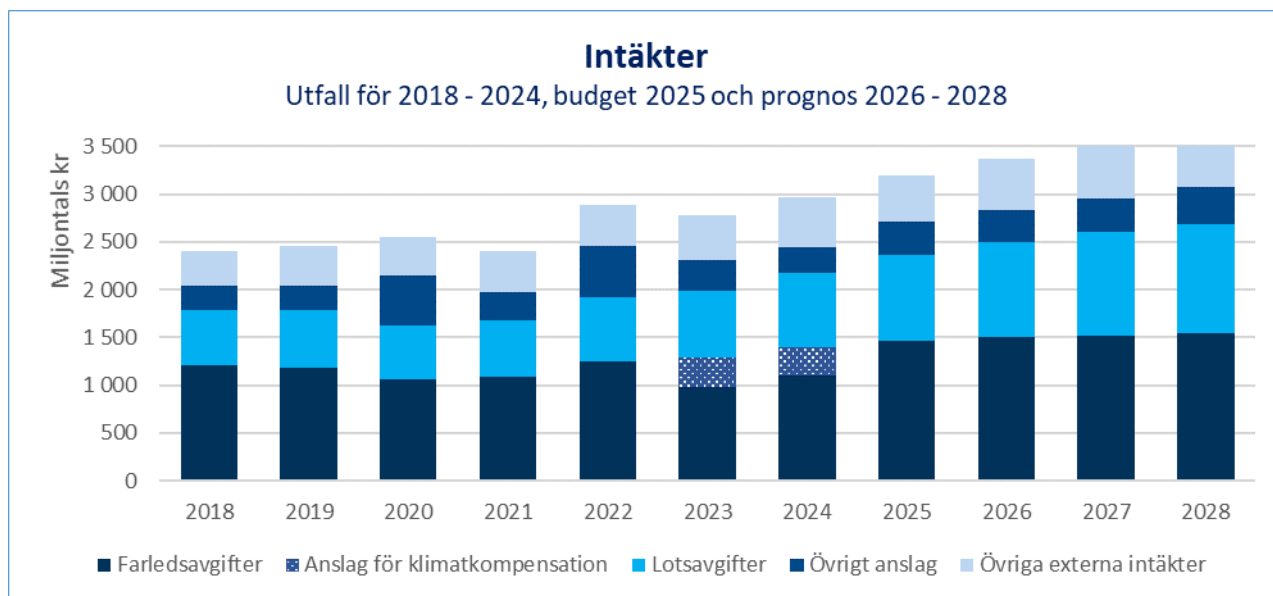
Lotsningsverksamheten innebär en dimensionering och beredskap som på kort sikt är svår att anpassa till varierande förändringar i trafikbilden. Likaså är en kostnadsanpassning till följd av ökad inflation svår att möta utan påverkan på servicelöften och tillgänglighet. Principen för finansiering av lotsningsverksamheten är full kostnadstäckning, vilket innebär att intäkterna från lotsavgifterna ska täcka de kostnader som verksamheten ger upphov till. Ett fortsatt underskott inom lotsningsverksamheten motiverade en höjning av lotsavgiften med 10 procent inför 1 januari 2025. En ytterligare höjning med 10 procent planeras också vid halvårsskiftet 2025, detta då Sjöfartsverkets ekonomiska situation kräver ett snabbare återtagande av det underskott som finns. Dessa höjningar räcker dock inte för att nå full kostnadstäckning inom verksamhetsområdet. Sjöfartsverket kommer att behöva höja lotsavgiften ytterligare under planperioden.

Transportstyrelsens nya lotsföreskrift, som trädde ikraft den 1 december 2023, förändrar förutsättningarna för när lotsning ska tillämpas. Detta har lett till en viss ökning av avgiftspliktiga lotsningar under 2024, dock minskar antalet lotsade timmar jämfört med tidigare år. Lotsningsvolymerna antas förbli på samma nivå som 2024 under hela planperioden.

Sjöfartsverket får ersättning för sjö- och flygräddningsverksamheten som avser kommersiell luftfart via Eurocontrol, samt ersättning från Försvarsmakten enligt fastställd finansieringsprincip från 2010. Ersättningen från Försvarsmakten beräknas på budgeterade kostnader och faktureras ett par gången om året. Ersättningen från Eurocontrol beslutas av EU-kommissionen för en hel referensperiod (RP) i taget, 2025-2029 omfattar RP4. Under den perioden antas ersättningen fortsatt utgå från verkliga kostnader i enlighet med nuvarande finansieringsprincip.

En översikt av intäkterna presenteras i nedan figur och i tabell 1 nedan. Övriga intäkter som inte specificeras i detalj avser försäljning av produkter och tjänster som exempelvis produkter baserad på sjögeografisk information, samt vidarefakturering av kostnader för drift av fartyget Svea åt Sveriges lantbruksuniversitet.

Figur 4. Intäkter



Tabell 1. Översikt över verksamhetens finansiering

Specifikation av anslagsposter och finansieringsbehov (tkr)	2024 Utfall	2025 Prognos	2026 Beräkn.	2027 Beräkn.	2028 Beräkn.
Anslag	557 418	333 707	318 580	324 357	365 654
<i>Utgiftsområde 22, anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur</i>	25 021	83 115	67 988	73 765	115 062
<i>Utgiftsområde 22, anslag 1:4 Ersättning för sjöräddnings- och fritidsbåtsändamål</i>	470 113	188 308	188 308	188 308	188 308
<i>Utgiftsområde 22, anslag 1:5 Ersättning för viss kanal och slussinfrastruktur</i>	62 284	62 284	62 284	62 284	62 284
Avgiftsintäkter som disponeras, enligt den indelning regeringen beslutat (farleds- och lotsavgifter)	1 879 016	2 363 964	2 493 612	2 605 784	2 686 779
Övriga intäkter som disponeras (övriga externa)	516 795	492 142	668 452	620 066	627 775
varav luftfartsavgifter via Eurocontrol	96 354	98 798	93 091	85 970	88 655
varav ersättning enligt samverkansavtal med Försvarsmakten främst gällande helikoptertjänster	89 270	88 958	83 933	77 662	80 027
varav bidrag	34 887	38 837	81 834	177 593	173 713
Summa	2 953 229	3 189 813	3 480 644	3 550 208	3 680 208
Avgiftsintäkter som redovisas mot inkomsttitel, enligt den indelning regeringen beslutat	-	-	-	-	-

Kostnadsprognos

Sjöfartsverkets kostnadsprognos för planperioden speglar en kraftigt nedskuren verksamhet, motsvarande det som beskrivs i verksamhetsplanen. Kostnadsprognosen bygger på antaganden om en mild isvinter, att inga större haverier sker på egna resurser och att endast de mest nödvändiga underhållsinsatserna genomförs inom myndighetens farleder och anläggningar. Dessutom antas övriga externa kostnader generellt minska med 10 procent under planperioden till följd av de planerade neddragningarna i verksamheten.

Sjöfartsverkets kostnader består i huvudsak av personalkostnader som utgör drygt 57 procent av myndighetens totala kostnader. Av dessa avser den största andelen, drygt 85 procent, kostnader för anställda inom den operativa verksamheten. Andelen ökade under 2024 till följd av övertagandet av driften för isbrytare. Den finansiella effekten av minskat antal anställda beräknas motsvara ungefärliga avtalsenliga löneökningar, vilket gör att personalkostnaden under planperioden kvarstår på samma nivå som idag.

Under planperioden ökar avskrivningarna till följd av tidigare genomförda och planerade investeringar. Denna ökning kommer främst från investeringar finansierade via nationell plan samt från anslagsposterna för Civilt försvar och Fossilfri flotta vilket innebär att avskrivnings-

kostnaden täcks med motsvarande bidrag eller anslagsintäkter. Därmed blir den ekonomiska påverkan av kostnadsökningen marginell.

Finansnettot har tidigare påverkats kraftigt av indexering och ränta kopplade till pensionsskulden. För 2025 beräknas såväl indexeringen som räntan stabiliseras och finansnettot förväntas uppgå till cirka -70 mnkr årligen.

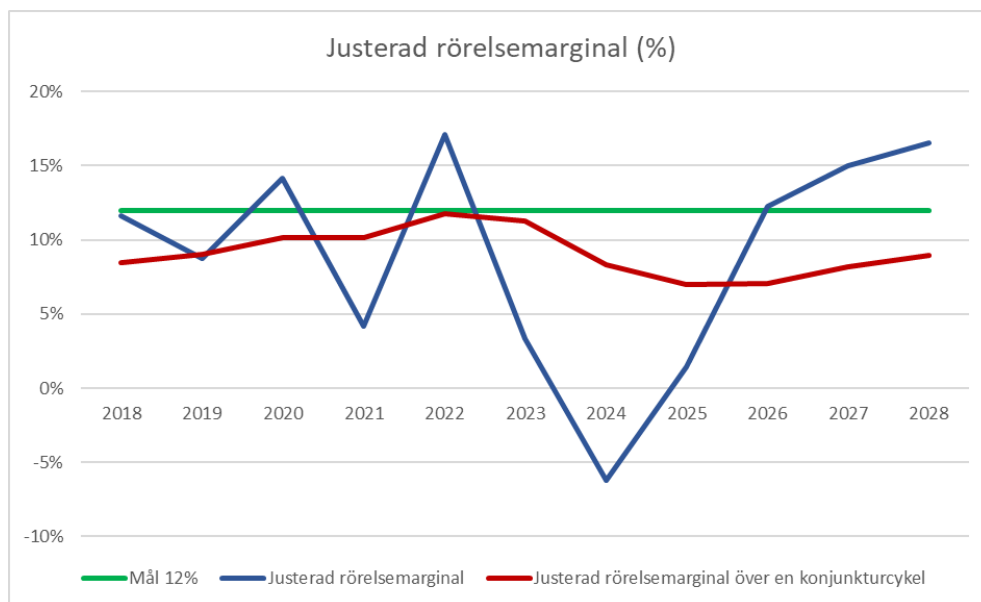
Ekonomiska mål och finansiell ställning

Från och med 2025 har nya ekonomiska mål fastställts för den avgiftsbelagda verksamheten:

- Sjöfartsverket ska över en konjunkturcykel ha en rörelsemarginal före avskrivningar på 12 procent. Vid beräkning av rörelsemarginalen ska investeringar som finansieras med medel från nationell plan för transportinfrastrukturen exkluderas.
- Sjöfartsverket ska även ha ett eget kapital som över en konjunkturcykel uppgår till minst 500 mnkr.
- Som restriktion för höjningar av farledsavgifterna gäller att avgiftstarifferna får öka med högst KPI-KS. Medel som används till miljöincitament omfattas inte av restriktionen.

Nedan figur visar Sjöfartsverkets justerade rörelsemarginal⁸ sett både ur ett historiskt perspektiv samt beräknad justerad rörelsemarginal givet de verksamhetsneddragningar som nu föreslås. Figuren visar den justerade rörelsemarginalen enskilda år och över en konjunkturcykel där 10 år använts för att beräkna konjunkturcykel.

Figur 5. Justerad rörelsemarginal, procent.



Prognosen visar att Sjöfartsverket, trots presenterade verksamhetsneddragningar under planperioden, inte uppnår lönsamhetsmålet över en konjunkturcykel. Prognosen baseras på det så kallade huvudscenariot, vilket innebär att externa faktorer som Sjöfartsverket inte

⁸ Med justerad rörelsemarginal avses rörelseresultat före avskrivningar i relation till omsättning exklusive bidrag för investeringar finansierade via nationell plan

råder över, kan förändra de finansiella förutsättningarna även för möjligheten att nå lönsamhetsmålet.

Sjöfartsverkets egna kapital beräknas öka från 936 mnkr till drygt 5 200 mnkr under slutet av planperioden. Det bundna kapitalet beräknas förbli oförändrat, 446 mnkr. Det fria egna kapitalet beräknas öka till följd av anslagsfinansierade investeringar som kapitaliseras inom eget kapital. Eget kapital beräknas överstiga det ekonomiska målet på 500 mnkr.

Trots de omfattande åtgärder som har vidtas för att stärka ekonomin, förväntas Sjöfartsverkets likviditet att minska med cirka 700 mnkr under perioden 2026–2028. Sjöfartsverket planerar att finansiera investeringar motsvarande 1,9 mdkr med egna medel under planperioden. Detta innebär en betydande belastning på likviditeten. Dessa investeringar anses dock nödvändiga för att säkerställa att myndigheten kan fortsätta leverera sitt uppdrag, särskilt med tanke på myndighetens höga investeringsskuld. Likvida medlen beräknas uppgå till drygt 300 mnkr vid slutet av 2028. Denna nivå bedöms som för låg och finansiellt ohållbar, varvid Sjöfartsverket kan komma att behöva utökad låneram under slutet av planperioden.



Foto: Agne Hörnestic

Investeringsbehov

Sjöfartsverkets uppdrag att hålla sjövägarna öppna medför ett behov av löpande investeringar i såväl farleder, sjösäkerhetsanordningar, fartyg och andra anläggningar som behövs för att utföra verksamheten. Sjöfartsverkets investeringar finansieras primärt med sjöfartsavgifter. För vissa investeringar erhålls särskilda anslag, exempelvis anslag för investering i nybyggnation av isbrytare och anslag för att öka beredskapen inom civilt försvar. Utveckling av statens transportinfrastruktur finansieras genom nationell plan, vilket innebär att Sjöfartsverket erhåller medel från Trafikverket för att utveckla nya farleder. Statens betalningsansvar omfattar dock inte underhåll av farleder och sjösäkerhetsanordningar utan detta finansieras primärt av sjöfartsavgifter.

Under flera decennier har Sjöfartsverkets finansiella situation begränsat möjligheterna avseende förebyggande underhåll och nyinvesteringar. Behovet av ersättningsinvesteringar är nu stort i såväl fartyg som IT-system, gällande sjösäkerhetsanordningar och farleder finns en underhållsskuld som byggts upp under lång tid. Investeringstakten under kommande år behöver öka för att Sjöfartsverket ska kunna vidmakthålla den verksamhet som myndigheten ansvarar för.

Investeringsplan 2026-2028 per verksamhetsområde

Sjöfartsverket står inför en finansiellt utmanande planperiod med neddragning av verksamhet och ekonomisk styrning mot minskade utgifter. Detta får även effekt på planperiodens investeringar som minskats med drygt 50 mkr jämfört med planerat behov. Minskningarna återfinns främst inom sjö- och flygräddningsverksamheten vilket omfattar baser och helikoptrar, samt med fartyg inom isbrytningsverksamheten, sjögeografi samt i farledsverksamheten.

Planerade investeringar för perioden 2026-2028 uppgår till 14,8 mdkr. Av dessa avser över 6,2 mdkr vidmakthållande av isbrytarflottan genom nya isbrytarfartyg och 6,5 mdkr nyanskaffning och utveckling i farleder. Övriga investeringar avser primärt Sjöfartsverkets fartygsflotta omfattande främst återanskaffning av lotsbåtar och arbetsfartyg samt uppdatering av radar- och navigationsutrustning i befintliga fartyg. Dessa investeringar bedöms sammantaget uppgå till cirka en mdkr under planperioden. Vidare planeras underhållsåtgärder i befintliga farleder om drygt en mdkr under planperioden. Detta är åtgärder som inte finansieras av staten eller via nationell plan utan behöver finansieras genom Sjöfartsverkets ekonomi.



Foto: Agne Hörnestic

Tabell 2. Förslag till Investeringsplan 2026-2028 (mnkr)

Förslag till investeringsplan 2026-2028 (mnkr)	Utfall 2024	Budget 2025	Prognos 2026	Prognos 2027	Prognos 2028
Anskaffning och utveckling av nya investeringar					
Farleder	1 755	2 018	1 763	2 890	1 855
Isbrytning	291	8	16	1	1
Sjötrafikinformation	30	129	39	43	10
Sjögeografisk information	4	8	7	5	10
Lotsning	38	112	58	67	78
Sjö- och flygräddning	4	1	27	5	29
Gemensamma funktioner	24	48	44	31	24
Summa utgifter för anskaffning, utveckling	2 145	2 324	1 954	3 041	2 007
<i>Varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>2 145</i>	<i>2 324</i>	<i>1 954</i>	<i>3 041</i>	<i>2 007</i>
Finansiering					
Anslag	59	73	55	40	45
Egna medel	347	249	149	115	120
Övrig finansiering (anslag via Trafikverket)	1 739	2 002	1 750	2 887	1 842
Summa finansiering av anskaffning, utveckling	2 145	2 324	1 954	3 041	2 007
Vidmakthållande av befintliga investeringar					
Farleder	53	118	211	366	492
Isbrytning	3	554	1 507	1 577	3 175
Sjötrafikinformation	3	30	13	15	1
Sjögeografisk information	9	13	47	40	34
Lotsning	19	43	49	27	28
Sjö- och flygräddning	12	6	6	9	8
Gemensamma funktioner	123	65	86	19	38
Summa utgifter för vidmakthållande	222	829	1 919	2 053	3 775
<i>Varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>222</i>	<i>829</i>	<i>1 919</i>	<i>2 053</i>	<i>3 775</i>
Finansiering					
Anslag	23	544	1 530	1 558	3 159
Egna medel	199	286	389	495	617
Summa finansiering av vidmakthållande	222	829	1 919	2 053	3 775
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	2 367	3 154	3 874	5 094	5 782

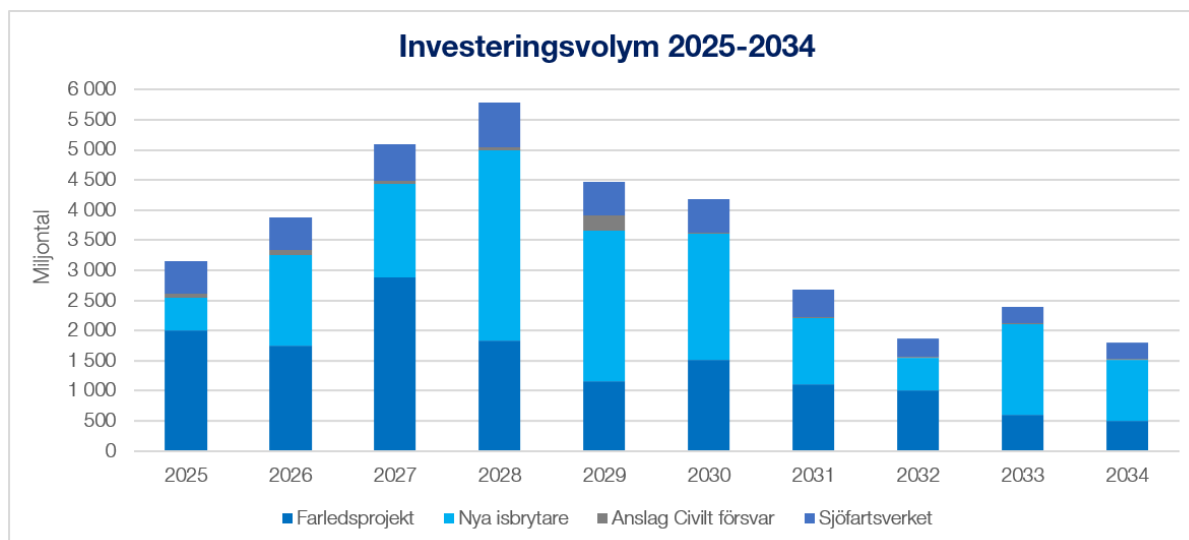


Foto: Sjöfartsverket

Investeringsbehov i ett längre perspektiv, 2025-2034

Investeringsbehovet för den framtida tioårsperioden är en del av Sjöfartsverkets långsiktiga planeringsarbete. Denna plan påvisar de idag kända investeringsbehov som bedöms föreligga inom perioden 2025-2034 och som krävs för att myndigheten ska kunna utföra samhällsuppdraget över tid.

Figur 6. Investeringsvolym 2025-2034



Det idag kända investeringsbehovet uppgår till drygt 35 mdkr fram till 2034. Av dessa avser drygt 14,3 mdkr farledsprojekt som är finansierade via Trafikverket och nationell plan. 15,5 mdkr avser nya isbrytarfartyg vilka antas finansieras av anslag i sin helhet. Sjöfartsverket har redan erhållit anslagsfinansiering för investering i isbrytarfartyg om 4,3 mdkr efter beräknad PLO uppräknig. Upphandling pågår avseende byggnation av en ny isbrytare. Sjöfartsverket har framställt behovet av ytterligare finansiering av isbrytarflottan genom nationell plan.

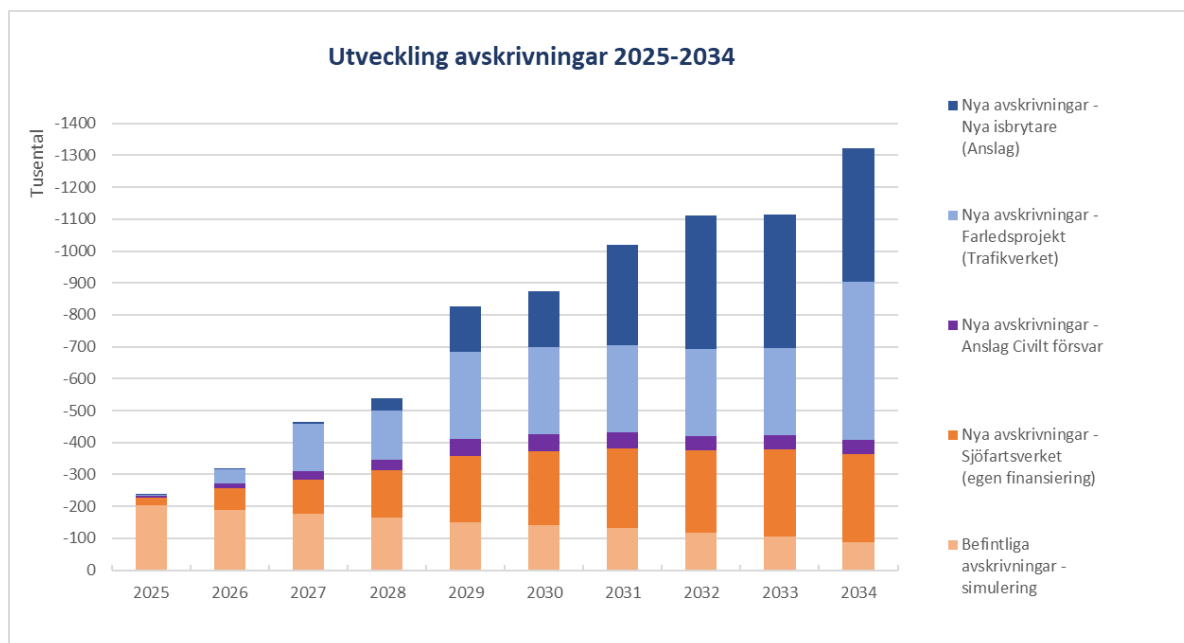
De farledsprojekt som finns med i nationell plan för transportinfrastrukturen finansieras genom att medlen tilldelas Trafikverket, som i samverkan med Sjöfartsverket genomför

projekten. 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 startbesked från Trafikverket. Byggnationen av nya slussar i Göta älv är ett samarbetsprojekt mellan Trafikverket och 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. De flesta farledsutvecklingsprojekten genomförs med medel från nationell plan via Trafikverket och belastar därmed inte Sjöfartsverkets likviditet, men i takt med utökade farleder kommer dessa projekt att leda till en ökad press på myndighetens underhållsbudget, som redan idag har begränsade medel.

Sjöfartsverket arbetar för att höja den långsiktiga beredskapsförmågan. Investeringar avseende ökad förmåga inom informationssäkerhet uppgår till närmast 640 mnkr under perioden 2025-2034 varav 187 mnkr under innevarande planperiod. Dessa investeringar finansieras inom anslag 1:1 Civilt försvar.

Under kommande tio år har Sjöfartsverket behov av att göra investeringar motsvarande drygt fem mdkr som inte har någon extern finansiering utan behöver finansieras med egna medel. Det innebär att Sjöfartsverket behöver en ekonomisk förmåga att likviditetsmässigt avvara dessa fem mdkr under kommande tio år, parallellt med att bära ökade avskrivningskostnader i snitt om 250 mnkr årligen under kommande tio år. Detta enbart för att bära avskrivningskostnader för det investeringsbehov som idag är känt. I de fall investeringarna lånefinansieras tillkommer kapitalkostnader utöver avskrivningar. Sjöfartsverket har inte den långsiktiga ekonomiska förmågan att genomföra de investeringar och det underhåll som behövs för att säkerställa uppdraget i ett längre tidsperspektiv.

Figur 7. Utveckling avskrivningar 2025-2034



Anslagsframställan

Anslagsframställan innehåller Sjöfartsverkets behov av förändringar i det ekonomiska ramverket samt den anslagshöjning med tillhörande indexering som krävs för att bedriva verksamheten i nuvarande regi.

För verksamhetsåret 2026 framställer Sjöfartsverket:

- att myndighetens samtliga anslag indexeras enligt pris och löneomräkning (PLO)
- att myndighetens anslagsnivå avseende 1:1 höjs med 120 mnkr
- att myndighetens anslagsnivå avseende 1:4 höjs med 203,5 mnkr
- att myndighetens anslagsnivå avseende 1:5 höjs med 103,3 mnkr

Redovisning per anslagspost

Tabell 3. Anslagsbehov för verksamhetsåret 2026

Specifikation av anslagposter och finansieringsbehov (mnkr)	Anslag 2025	Totalt anslagsbehov 2026 ⁹	Föreslagen ökning (äskande)**
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur			
Civilt försvar	115	235	120
Isbrytare	500	1 214	-
Delsumma	615	1 449	120
1:4 Ersättning för sjöräddnings- och fritidsbåtsändamål			
Sjö- och flygräddning	160,4	291,4	130,6
Fritidsbåtsinfrastruktur	33,1	62	28,9
Fossilfri flotta	6	50	44
Delsumma	199,5	403,4	203,5
1:5 Ersättning för viss kanal och slussinfrastruktur			
Kanaler, slussar samt adm.	62,3	114,6	52,3
Statliga byggnadsminnen	*	51	51
Delsumma	62,3	165,6	103,3
TOTALSUMMA	876,8	2 018	426,8

*Statliga byggnadsminnen särredovisades inte 2025 utan var en del i posten "Kanaler, slussar samt adm."

**Kolumnen för äskandet är beräknad genom skillnaden mellan den faktiska tilldelningen 2025 och de behov Sjöfartsverket har för verksamheten 2026.

⁹ Beräknat i 2025 års prisnivå

Beställningsbemyndiganden

Sjöfartsverket föreslår att bemyndiganderamen för 2026 totalt bör uppgå till 1 354 000 tkr¹⁰. Anslagsposten 1:1 innehåller mycket investeringar som är förknippade med en osäkerhet när de faller ut, vilket myndigheten i bemyndigandet för 2026 tagit höjd för.

Tabell 4. Behov av beställningsbemyndigande ang. Civilt försvar

1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur, ap. 3 (tkr)	Utfall 2024	Prognos 2025	Beräkning 2026	Beräkning 2027	Beräkning 2028	Beräkning 2029
Ekonomiska åtaganden vid årets början	-	0	0	764 000	408 000	257 000
Nya ekonomiska åtaganden	-	235 000	764 000	0	0	0
Utgifter mot anslag till följd av ek. åtaganden	-	235 000	0	356 000	151 000	257 000
Varav utgifter till följd av ek. åtaganden vid utgången av 2024	-	-	-	-	-	-
Övriga förändringar av ek. åtaganden	-	-	-	-	-	-
Ek. åtaganden vid årets slut	-	0	764 000	408 000	257 000	0
Tilldelad/föreslagen bemyndiganderam	0	0	0	0	0	-

Tabell 5. Behov av beställningsbemyndigande ang. isbrytarinvestering

1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur, ap. 5 (tkr)	Utfall 2024	Prognos 2025	Beräkning 2026	Beräkning 2027	Beräkning 2028	Beräkning 2029
Ekonomiska åtaganden vid årets början	0	0	3 460 000	1 840 000	920 000	0
Nya ekonomiska åtaganden	0	3 460 000	0	0	0	0
Utgifter mot anslag till följd av ek. åtaganden	0	0	1 620 000	920 000	920 000	0
Varav utgifter till följd av ek. åtaganden vid utgången av 2024	-	-	-	-	-	-
Övriga förändringar av ek. åtaganden	-	-	-	-	-	-
Ek. åtaganden vid årets slut	0	3 460 000	1 840 000	920 000	0	0
Tilldelad/föreslagen bemyndiganderam	0	2 896 000	1 354 000	762 000	780 000	-

¹⁰ Beräknat i 2025 års prisnivå

Övriga villkor

Låneram

Sjöfartsverket förslår att låneramen om 100 mnkr lämnas oförändrad för budgetåren 2026-2028. Det finns dock en osäkerhet kopplat till likviditetsbehovet i slutet av planperioden samt till isbrytarinvesteringen där Sjöfartsverket ännu inte vet om tilldelade anslagsmedel kommer att räcka för att finansiera hela anskaffningen. Eventuellt kan ytterligare höjd låneram bli aktuell i senare delen av planperioden.

Räntekontokredit

Med hänsyn till stora investeringsvolymerna inom anslag 1:1 föreslås en räntekontokredit för budgetåren 2026-2028 motsvarande 100 procent av anslag 1:1.

Anslagskredit och anslagssparande

Inom 1:1, ap. 3 och ap. 5, föreslås en anslagskredit motsvarande 10 procent. Inom övriga anslagsposter föreslås befintliga finansiella villkor gälla för planperioden 2026-2028.

Sjöfartsverket föreslår att myndigheten inom anslag 1:1 ap. 3 får behålla 100 procent av anslaget och inom anslag 1:1 ap. 5 får behålla tre procent av anslaget. Myndighetens ambition är att nyttja anslaget fullt ut respektive år, men genomförandet av stora investeringar kommande år medför vissa osäkerheter om när utgifter faller ut under perioden. Inom övriga anslagsposter föreslås befintliga finansiella villkor gälla för perioden 2026-2028.

1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Sjöfartsverket föreslår att anslaget under 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur ska uppgå till totalt 1 449 mnkr, fördelat på civilt försvar 235 mnkr samt isbrytare 1 214 mnkr.

Civilt försvar

Det sker en löpande uppbyggnad av kris- och krigsorganisation inom Sjöfartsverket där åtgärder vidtas för att kunna bedriva samhällsviktig verksamhet vid kris samt i hela hot-skalan till ytterst krig. Sjöfartsverkets verksamhet säkerställer ett antal samhällsviktiga funktioner inom civil beredskap och därmed även för totalförsvarsförmågan. Det omfattar bland annat sjötransporter, räddningstjänst, grunddata och utrikeshandel. Ett avbrott eller störning inom myndighetens verksamhet kan innebära påverkan på samhällets funktionalitet och ekonomi samt människors liv och hälsa. Konsekvenserna kan exempelvis bestå av långa väntetider för handelsfartyg, vilket i sin tur påverkar slutkund och på sikt begränsad tillgång på importvaror som Sverige är beroende av. Det kan också innebära att farleder inte kan hållas öppna och säkra, navigationsvarningar kan inte meddelas, trafikinformation försenas eller uteblir samt att livräddade insatser av sjö- och flygräddningen inte kan genomföras i den uträkning som behövs.

Utöver det interna arbetet ökar behovet av arbetsinsatser inom de båda beredskapssektorerna¹¹, då samverkansuppgifterna ökar. Även Natomedlemskapet ställer större krav på Sjöfartsverkets civila beredskapsarbete i form av att hantera Nato-information samt att beredskapsplanera som allierad. Sjöfartsverket representerar de svenska sjöfartsintressena inom *Nato Transport Group - Ocean Shipping*. För Sjöfartsverket innebär det nya rutiner och arbetssätt att förhålla sig till, som idag är etablerade eller kommer utvecklas inom alliansen, särskilt inom sjödomänen.

I ”Handlingskraft - handlingsplan för att främja och utveckla en sammanhängande planering för totalförsvaret” anger MSB och Försvarsmakten att myndigheterna ska planera för ett krigsscenario med en uthållighet på 90 dagar. Sjöfartsverket har utifrån de nationella målen för totalförsvarsförmågan fastställt en inriktning för myndighetens arbete med civil beredskap, där kontinuitetsarbetet utgör grunden och totalförsvarets krav är dimensionerande. Inriktningen är att totalförsvarets krav beaktas i syfte att Sjöfartsverket ska kunna upprätthålla en krigsorganisation med minst 90 dagars uthållighet¹². Detta uppdrag förtydligas även i myndighetens regleringsbrev 2025, där en avrapportering av arbetet ska ske senast 22 februari 2026 till Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet.¹³

Anslagen är avgörande för Sjöfartsverkets förmågeutveckling och genomförande av förmågehöjande åtgärder med målsättning att ha 90 dagars uthållighet. Tidigare samt utökade anslag för 2025 har gett och ger fortsatt möjligheter för både beredskapsplanering och praktiska åtgärder som stärkt informations- och IT-säkerhet, påbörjat arbete med alternativa grupperingsplatser, övningsverksamhet och utbildning. Utöver anslagen har Sjöfartsverket också nyttjat delar av de medel MSB kan tillhandahålla, de så kallade ”2:4 medlen”¹⁴. Ett exempel på detta är projektet Sjötrafiktjänster i höjd beredskap, SjöHöjd.

¹¹ Beredskapssektor Transport samt Beredskapssektor Räddningstjänst och skydd för civilbefolkningen

¹² Sjöfartsverket, 2024, dnr 24-00873, *Planeringsinriktning civil beredskap Sjöfartsverket 2024-2027*

¹³ Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet, Regeringsbeslut II 8, *Regleringsbrev för budgetåret 2025 avseende Sjöfartsverket*

¹⁴ <https://www.msb.se/sv/amnesomraden/krisberedskap--civilt-forsvar/finansiering/>

Det finns dock större och mer omfattande åtgärder som Sjöfartsverket står inför, både avseende kostnader och genomförandetid. Det handlar bland annat om att förbereda för ändamålsenliga ledningsplatser för central kris- och krigsledningsorganisation, förbereda för alternativa verksamhetsplatser samt evakueringsplaner för operativ verksamhet och centrala funktioner, regelbundna övningar och utbildningar i syfte att bygga kunskap och förmåga i att hantera fredstida krissituationer och krig samt säkerställa förnödenheter och strategisk lagring för effektiv transport och åtkomst.

Dessa åtgärder är inte enbart beroende av finansiering utan också beslut från regeringen, andra 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.

Sjöfartsverket har i MSB:s 10-årsplan, 2025-2034, lyft de åtgärder som krävs för att lösa uppdraget enligt instruktion även under fredstida krissituationer och krig. Dessa åtgärder uppgår till drygt 2,1 miljarder kronor och innefattar både investeringar och drift.

För att Sjöfartsverket ska ha förmågan att växla upp arbetet och göra de nödvändiga åtgärder som krävs för att upprätthålla förmågan under fredstida krissituationer och krig krävs en högre tilldelning. Sjöfartsverket förstår att tilldelade medel följer en beslutad långsiktig inriktning men vill fästa regeringens uppmärksamhet på att myndigheten befinner sig i en uppbyggnadsfas där medelsbehovet är större än den tilldelning som föreslås för perioden 2025-2030. Differensen uppgår totalt till cirka 600 mnkr, där ett behov enligt denna framställan för 2026 uppgår till 120 mnkr, se tabell 6 nedan.

Tabell 6. Tilldelning¹⁵ exklusive PLO uppräknings samt Sjöfartsverkets behov i mnkr

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<i>Tilldelning, mnkr</i>	153	115	128	138	138	138
<i>Bedömt behov, mnkr</i>	224	235	356	151	257	192
<i>Skillnad, mnkr</i>	71	120	228	13	119	54

Isbrytare

Sjöfartsverket har sedan besked om finansiering via nationell plan 2022 arbetat för förnyelse av isbrytarflottan. I januari 2024 avbröts den dåvarande upphandlingen och en ny upphandling inleddes under andra halvan av 2024, med målsättning att kontraktsskrivning genomförs under första halvåret 2025 för en ny isbrytare. Tidplanen för den nya isbrytaren har förskjutits ett år och planerad leverans är 2028.

Sjöfartsverket bedömer ett fortsatt behov av omsättning av hela isbrytarflottan, utöver den pågående. Det är därför centralt för myndighetens förmåga att erbjuda säkra öppna hamnar året runt i Sverige att anslag för investeringsmedel för omsättning av hela isbrytarflottan finns med i kommande nationell plan.

Vintern 2023/2024 påvisade tydligt behovet av en väl fungerande isbrytarflotta, såväl dess numerär som tillförlitlighet, vilket nuvarande ålderstigna flotta inte längre kan uppfylla tillfredsställande. Förnyelsen av isbrytarflottan, utöver den nya isbrytaren, måste därför fortsätta för att säkerställa förmågan att upprätthålla en god vintersjöfart. Vilken kapacitet och design kommande isbrytare ska ha kommer preciseras under kommande åtgärdsplanering. Framtidens kapacitet och design är bland annat avhängig framtida klimatförhållanden och isbildning samt utbyggnaden av havsbaserad vindkraft.

¹⁵ Totalförsvarsmedel 2025, dnr. 24-02009-4, *Bekräftelse på föreslagen tilldelning TF-medel 2025-2030*

Isbrytarkapaciteten är även en viktig resurs för Sveriges totalförsvarsförmåga, dels på grund av säkerhetsläget i Östersjön, men också genom Natomedlemskapet som leder till mer strategisk och operativ samverkan mellan medlemssatserna. Vidare konstaterar Försvarsberedningen 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. Utan isbrytarkapacitet stryps även stora delar av Sveriges varuförsörjning och isbrytningen har därigenom en direkt påverkan på funktionsmålet.

Under säsongen 2023/2024 var isutbredningen på en så kallad *normal* nivå, vilket innebär mer is, fler assistanser och merarbete för isbrytarna än under en *mild* isvinter. Den typ av isutbredning som oftast inträffar benämns som mild, vilket är det som Sjöfartsverket dimensionerar verksamheten för. Säsongen 2023/2024 innebar en kraftig ökning av assistanser från föregående år. Det innebar även att Sjöfartsverkets nuvarande isbrytarflotta inte räckte till. Myndigheten fick hyra in en mindre isbrytare samt använda arbetsfartygen Baltica och Scandica. Trots detta ökade väntetiderna för assistans och servicelöftet kunde inte uppnås. Under perioder kunde Sjöfartsverket inte hålla farlederna öppna till hamnar i Bottenviken, vilket får ekonomiska konsekvenser för näringslivet utmed norrlandskusten som tvingas transportera gods via land istället för via sjö. Den högre och intensivare belastningen på isbrytarna, samt Scandica och Baltica, innebär ett kraftigt ökat slitage och ökade underhållskostnader. Fartygen är redan i dag föråldrade och kräver stora underhållsinsatser för att fungera, därtill är tillgången till reservdelar mycket begränsad.

Kostnaden per assistans varierar kraftigt från år till år beroende på om det är en mild eller normal isvinter. Detta då förbrukningen av bunker samt efterföljande service och underhåll varierar kraftigt. En mild isvinter med få assistanser ger en högre snittkostnad per assisterat fartyg än vid en normal isvinter med fler assisterade fartyg. Säsongen 2017/2018 genomfördes 1 355 assistanser och bedöms som en normal isvinter. Den säsongen kan jämföras med 2019/2020 då enbart 125 assistanser genomfördes, en mild isvinter. Övriga år under perioden har antalet assistanser legat runt 600 stycken per år. Medelkostnad per assistans under säsongerna 2017/2018 till 2022/2023 uppgick till cirka 700 tkr.

Kostnaden för isbrytningen under säsongen 2023/2024 uppgick till 521 mnkr och drygt 1 300 assistanser genomfördes. Isbrytarsäsongen pågick mellan den 21 november 2023 till den 28 maj 2024 och ses som en normal isvinter.

Sjöfartsverket har vid flera tillfällen, både i treårsplan och i underlag till Trafikverket, framställt att staten bör överta kostnadsansvaret för den operativa isbrytardriften. Både väg- och järnvägstrafikens vinterväghållning finansieras, till skillnad från isbrytningen, av statliga anslag. Sjöfartsverket bedömer att de strukturella skillnader som finns gällande finansiering mellan trafikslagen skapar en konkurrensfördel för landtransporter. Myndigheten bedömer inte att detta är förenligt med den politiska ambitionen att flytta gods från väg till sjöfart.

Isbrytningens omfattning varierar mellan åren men sker normalt för hamnar i Värnen samt norr om Gävle. I dessa områden pågår och planeras för en kraftig industriexpansion parallellt med utbyggnad av hamnar och farleder. Industrin i Sverige är beroende av isbrytning på samma sätt som vägtrafiken är beroende av en effektiv vinterväghållning.

Kostnaden för isbrytning täcks av intäkterna från farledsavgiften vilken belastar *all* sjöfart som trafikerar svenska hamnar. Detta trots att nyttorna görs för en viktig, men ändå relativt begränsad, del av sjöfarten. Som visats ovan är antalet anlöp med assistans låg i relation till

det totala antalet anlöp, vidare sker dessa främst utmed norrlandskusten. Isbrytningen kan därför anses utgöra en regionalpolitisk åtgärd som Sjöfartsverket menar att staten ska täcka kostnaderna för. Då Sjöfartsverket har en restriktion för höjning av farledsavgiften kan myndigheten inte ta höjd för kostnaderna för isbrytning över tid. Vid hårdare isvintrar skapas ett stort ekonomiskt underskott som inte kan återtas.

Sjöfartsverket anser *inte* att isbrytningens kostnader enbart ska bäras av de som nyttjar isbrytning, då det skulle äventyra de stora samhällsekonomiska värden som sjöfarten medför, främst till norrländska hamnar.

Sjöfartsverket förordar därför att staten övertar ett grundkostnadsansvar för en mild isvinter, vilken beräknas till en årlig kostnad om 350 mnkr, genom en anslagstilldelning till Sjöfartsverket inom anslagspost 1:2. Detta bör vara en del av kommande nationell plan.



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 403,4 mnkr, fördelat på sjö- och flygräddning 291,4 mnkr, fritidsbåtsinfrastruktur 62 mnkr samt fossilfri flotta 50 mnkr.

Sjö- och flygräddning

Sjö- och flygräddning är en civil nationellt samhällsviktig resurs med förmåga över land- och vattenytan över Sverige och angränsande områden. Verksamheten används inte enbart för strikt sjö- och flygräddningsändamål, utan även för att bistå kommunal räddningstjänst, bistå regioner med sjuktransporter, bistå 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 påbörja räddningsinsats inom 15 minuter från att ett larm inkommer.

Sjöfartsverkets sjö- och flygräddning är en central förutsättning för 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 Sveriges medlemskap i 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.

Kostnaderna för sjö- och flygräddningsverksamheten påverkas i hög grad av löne-, underhålls- och bränsleprisutveckling. Majoriteten av kostnaden för Sjöfartsverkets sjö- och flygräddning utgörs av den ständiga beredskap som finns inom helikopterverksamheten samt flyg- och sjöräddningscentralen, JRCC.

Finansiärer av sjö- och flygräddningen är staten via anslag, Försvarmakten, handels-sjöfarten samt det kommersiella flyget. Finansieringen av sjö- och flygräddningen bygger på att de som nyttjar systemet, nyttotagarna, även tar del av kostnaderna enligt gällande princip. När en finansiär konstant underfinansierar verksamheten drabbar det inte endast Sjöfartsverkets ekonomi, det skadar även förtroendet för systemet i sin helhet.

Underskottet i anslagsfinansieringen uppgår till drygt 900 mnkr för perioden 2010 till 2023. Anslagen har över tid i genomsnitt enbart täckt 34 procent av kostnaderna per år, finansieringsprincipen anger 46 procent. Ett omfattande underskott har därmed över tid byggts upp i den statliga finansieringen för verksamheten. Det finns ingen annan finansiär av de kostnader som det statliga anslaget inte täcker. Sjöfartsverket har hittills gjort bedömningen att neddragning av verksamheten inte är möjlig att genomföra om fem baser fortsatt ska upprätthållas och konsekvensen har därmed inneburit ett stort ekonomiskt underskott för myndigheten. Det är inte hållbart, Sjöfartsverkets förmåga måste anpassas till tillgängliga medel.

Med nuvarande statlig underfinansiering saknas förutsättningar att nå ekonomisk balans i Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningsverksamhet utan att kraftigt försämra beredskapen. Det innebär att Sjöfartsverket, förutsatt att anslagen inte ökas, kommer tvingas stänga två av fem helikopterbaser, vilket kommer genomföras under 2026. I och med dessa kraftiga nedskärningar i verksamheten kommer Sjöfartsverket inte att kunna uppfylla uppdraget att vara en robust organisation i syfte att stärka det civila försvaret och därmed bidra till en

högre samlad förmåga inom totalförsvaret.¹⁶ Den försämrade beredskapen påverkar också Försvarmaktens möjlighet att öva och utföra insatser väsentligt. Sjöfartsverkets bedömning är att nedskärningarna som nu genomförs försämrar förmåga och uthållighet vid kris och krig.

Även konsekvenserna för räddningsförmågan blir omfattande. Framförallt kommer konsekvenserna synliggöras vid allvarigare sjö- och flygolyckor med många inblandade eller vid olyckor långt från bebyggelse. Dessa olyckor är ovanliga och det kan dröja innan dessa konsekvenser blir tydliga. Fram till dess kommer påverkan synliggöras vid mer vardagliga insatser. Helikopter är i många fall den mest lämpliga räddningsenheten även vid mindre olyckor och sjukdomsfall långt ut från kusten, i väglös terräng samt vid vissa sjö- och isförhållanden. De sjuktransporter från fartyg som utförs med helikopter kommer ta längre tid att genomföra. I vissa fall kommer även nödställda fritidsbåtar få vänta längre på undsättning. Stödet från sjö- och flygräddningen till kommunal räddningstjänst och regionernas sjukvård kommer i princip upphöra.

Nedläggning av baser tar drygt ett år från beslut till stängning. En eventuell återuppbyggnad och återöppnande av en bas beräknas ta fem år från beslut. Det inkluderar lokalisering och uppbyggnad med personal, utbildning av besättningar samt upphandling av nya helikoptrar. Ett återöppnande av två baser beräknas kosta drygt 400 mnkr, vilket även inkluderar inköp av helikoptrar. Behovet av nya helikoptrar och anställning av personal uppstår då dessa behöver sägas upp respektive avyttras för att uppnå ekonomisk besparing vid nedläggning av helikopterbaserna.

Fritidsbåtsinfrastruktur

Sjösäkerhetsanordningar (SSA:er) i och kring farlederna består av fyrar, bojar, prickar, fasta märken samt stödsystem. SSA:er är en vital del för att upprätthålla en säker och tillgänglig maritim infrastruktur. De möjliggör tillförlitlig navigering dygnet runt för handelssjöfart och fritidsbåtar samt för samhällsviktiga transporter som ambulanstransporter med fartyg, sjöpolis, skoltransporter, lokaltrafik med mera.

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 fritidsbåtar.

Sjöfartsverket använder en indelning av farlederna för att tydliggöra kostnadsfördelningen. Farleder som är klassificerade i klass 1 och 2 trafikeras i huvudsak av handelssjöfarten, klass 3 och 4 trafikeras främst av fritidsbåtar och skärgårdstrafik.

Kostnaden för SSA:er omfattar drift och underhåll som innebär periodiskt återkommande tillsyn och service, besiktningar, felavhjälpning samt utrustningsbyten. Det innefattar också mer omfattande förnyelser och större underhållsinsatser. Kostnadsutvecklingen påverkas av inflationen som bland annat drivit upp kostnaderna för drivmedel, fartygsunderhåll, insatsvaror, systemkomponenter samt även bidrar till stigande personalkostnader.

Anslagen inom 1:4 har inte, med tillfälligt undantag 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 ständigt med effektivisering och genomför en rad åtgärder. Den främsta åtgärden, som

¹⁶ Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, Regeringsbeslut II 8, Regleringsbrev för budgetåret 2025 avseende Sjöfartsverket

omnämns ovan, är avyttring av ett av de större arbetsfartygen. Konsekvenserna av detta blir längre avhjälpningstider vid fel på sjösäkerhetsanordningar, främst större prickar och bojar som i vissa fall endast kan lyftas av de stora farledsfartygen. Längre avhjälpningstider innebär att anordningarna kommer vara släckta eller ur position, det vill säga ur funktion, under en längre tid tills felen avhjälpas. Även vissa fyrrar kommer att vara ur funktion innan felavhjälpning kan ske. Det planerade underhållet som utförs av fartygen kommer att ta längre tid då kapaciteten halveras. Detta kommer att leda till ett större behov av akut felavhjälpning vilket är kostnadsdrivande och samtidigt riskerar sjösäkerheten att försämrast, vilket kan leda till fler olyckor.

Sjöfartsverkets arbetsfartyg är ålderstigna. Vid avyttring av ett av myndighetens två större arbetsfartyg försämrast därmed inte endast kapaciteten utan också redundansen vid uppkomna haverier. Kapacitet vid isbrytning minskas också, då fartygen ofta bistår vid isbrytning. Haveririsken ska betraktas som hög då båda fartygen är äldre, dras med strukturella problem och har nått sin tekniska livslängd.

Sjöfartsverket har under många år tvingats prioritera ner ofrånkomligt underhåll men också skjuta långsiktiga underhållsplaner på framtiden på grund av otillräckliga anslagsmedel. Det är därmed av yttersta vikt att anslagen höjs, i enlighet med denna framställan, till att täcka kostnader de statliga medlen ska finansiera. Därtill behöver anslagen indexerast för att följa kostnadsutvecklingen och undvika urholkning på det sätt anslagen gör idag.

Fossilfri flotta

Under perioden 2022 till 2024 har Sjöfartsverket erhållit anslag om 45 mnkr per år för att påbörja omställningen av myndighetens båt- och fartygsflotta till fossilfrihet. Arbetet har hittills omfattat cirka 60 åtgärder som i huvudsak syftar till att minska energianvändningen genom energieffektiviseringar i befintlig flotta, operationella förändringar samt införskaffande av nya energieffektiva båttyper. De utförda insatserna har vid full implementering gett utsläppsminskningar på 14 procent. Med fortsatta anslag i linje med denna framställan skulle en utsläppsminskning på uppskattningsvis 31 procent vara möjlig till 2028.

Sjöfartsverket erhåller från och med 2025 ett fortsatt årligt anslag om sex mnkr per år för detta ändamål. Dessa medel kommer användas till fortsatta energieffektiviseringar inom fartygsflottan och i begränsad utsträckning även utveckling av nya lösningar. Anslagsnivån är dock långt ifrån tillräcklig för att förverkliga den omställningspotential som finns hos myndigheten och därmed på sikt nå nivåerna för de svenska klimatmålen.

Sjöfartsverkets fartygsflotta är diversifierad, från små arbetsbåtar till isbrytare, vilket gör att det krävs en bred palett av åtgärder för att nå fossilfrihet. Med en högre anslagstilldelning kan Sjöfartsverket fortsätta att prova och implementera nya tekniker och arbetssätt som, förutom klimatnyttan, bidrar med erfarenheter även till andra aktörer i sjöfartsbranschen. Sjöfartsverkets investeringar är således en möjlighet att genom ringar på vattnet påskynda omställningen hos fler sjöfartsaktörer.

Under planperioden 2026-2028 står Sjöfartsverket inför ett större antal inköp av nya fartyg. Med ett ökat anslag möjliggörs att dessa kan göras med en högre nivå av miljö- och klimatanpassning, vilket dock kostar betydligt mer än konventionella fartyg. Vidare kan komplettering med energisnåla fartyg såsom exempelvis lättviktsbåtar samt sväware göras, vilket även detta minskar myndighetens utsläpp väsentligt. Fartyg har en lång livslängd, 20-50 år, vilket gör att det är centralt för myndighetens klimatarbete att alla nyinköp görs med hög klimat- och miljöprestanda. Denna anpassning är dock förknippad med en merkostnad som Sjöfartsverket under rådande ekonomiska förhållanden inte kan bära.

Sjöfartsverket har påbörjat omställningen till fossilfrihet men det finns mycket kvar att göra. Utöver identifierade nya åtgärder och satsningar kan många av de lösningar som utvecklats under perioden 2022-2024 skalas upp, vilket utöver utsläppsminskningar även ger en högre kostnadseffektivitet på gjorda investeringar. Ett sådant exempel är användningen av de nyligen införskaffade elektriska såväl som bränslesnåla lättviktsbåtar som, om utvärderingen är positiv, med fördel kan utökas i numerär. Ett annat exempel är metodutvecklingen för att ta fram ekonomiska livscykelberäkningar samt arbetet med kravspecifikationer inför upphandling.

Sjöfartsverket anser att omställningen av fartygsflottan ska bäras av Sjöfartsverket, men att det kräver ett förändrat ekonomiskt ramverk vilket framförs i denna plan. Till dess är enda sättet att nå en omställning genom särskilda anslag i enlighet med nedanstående tabell.

Tabell 7. Behov av medel för 2026-2028

Typ av åtgärd (mnkr)	År 2026	År 2027	År 2028
Energieffektivisering	35,0	24,0	15,0
Merkostnad klimatanpassade fartyg	15,0	36,0	60,0
<i>Sedan tidigare aviserat anslag</i>	-6	-6	-6
Summerat behov av utökade anslag	44	54	69



Foto: Mikael Karlin

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 165,6 mnkr, fördelat på Trollhätte kanal 89,7 mnkr, sju mindre kanaler 7,8 mnkr, administration 17,1 mnkr samt byggnadsminnen 51 mnkr.

Kanaler, slussar samt administration

I enlighet med regleringsbrevets anslagsvillkor ska anslaget täcka underskott för drift och administration av Trollhätte kanal och slussar, Säffle kanaler, statliga byggnadsminnen samt övrig kanalverksamhet. Verksamheterna inom anslag 1:5 är förknippade med kostnader som följer löne-, drivmedels- och inflationsutvecklingen. Anslag 1:5, som under lång tid inte justerats, måste därför höjas och indexeras enligt PLO för att undvika fortsatt urholkning. Exempelvis har anslaget för Trollhätte kanal varit oförändrat sedan övergången till Sjöfartsverket 1994.

Genom Sjöfartsverkets arbete med den maritima infrastrukturen i Trollhätte kanal samt Göta älv ges förutsättningar för fortsatt näringslivsutveckling i Vänerregionen. Nyttjandet av sjöfarten för att transportera gods till och från regionen innebär en avlastning från det hårt belastade väg- och järnvägsnätet, vilket bland annat bidrar till ökad trafiksäkerhet jämte förutsättning att uppnå Sveriges klimatmål. Vidare är Trollhätte kanal ett kulturarv som även är ett uppskattat besöksmål för turister.

Förseningarna i projektet med nya slussar i Trollhätte kanal innebär en stor utmaning för Sjöfartsverket, både ekonomiskt och operativt. Slussarna i Vänersborg, Trollhättan och Lilla Edet lider i dagsläget av en stor underhållsskuld och flera ingående komponenter har passerat slutdatum för teknisk livslängd. Detta innebär att ersättningsbehov redan har uppstått vilket är en stor utmaning för Sjöfartsverket gällande att upprätthålla teknisk funktion tills dess att den nya slussleden är färdigställd. Projektering för ny slussled pågår i enlighet med nationell plan, men en ny anläggning kommer sannolikt inte kunna driftsättas förrän tidigast 2035 då försenade samråd samt politisk oenighet försenat projektet. Omfattande och tätare underhållsåtgärder än tidigare kommer därför krävas vilket också leder till fler farledsavstängningar som påverkar sjöfarten och industrin i regionen. Kostnaderna att hålla befintliga slussar i drift ökar ju längre tiden går, uppskattningsvis 10-30 mnkr per år.

Sjöfartsverket förvaltar även Södertälje-, Falsterbo-, Säffle-, 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 sjöfartsavgifter till Sjöfartsverket och kostnaderna för dessa kanaler med tillhörande farleder bör därför ske med anslag.

För att trygga ett fortsatt och säkert nyttjande av dessa kanaler och farleder krävs tillräckliga anslagsmedel för att täcka kostnaderna för nödvändiga underhållsåtgärder. Inte minst Falsterbokanalen är viktig ur ett sjösäkerhetsperspektiv men kanalen är i dåligt skick och stora insatser krävs för att kunna hålla kanalen farbar. Vidare har Falsterbokanalen också en funktion ur totalförsvarsperspektiv.

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 oförändrad anslagsnivå som inte täcker de kostnader verksamheten ger upphov till. Tillfälliga tillskott löser inte den underfinansiering som funnits

under många år och lett till en uppskjutning av nödvändiga åtgärder. Sjöfartsverket understryker vikten av höjda anslag enligt anslagsframställan samt en indexering av anslagen.

Byggnadsminnen

Sjöfartsverket äger och förvaltar 38 statliga byggnadsminnen, omfattande 196 byggnader och mark, som enligt förordningen för statliga byggnadsminnen¹⁷ ska underhållas för all framtid. Det politiska målet för hållbara gestaltade livsmiljöer¹⁸ är kravställande för staten och innebär att Sjöfartsverket ska vara förebildliga i arbetet med kulturmiljöer, inte tillåta kortsiktiga ekonomiska beslut samt att myndigheten är skyldig att bevara dessa oavsett kostnad.

Sjöfartsverket kommer under mars månad att lämna in en hemställan till regeringen om ett gemensamt uppdrag, att tillsammans med Statens fastighetsverk se över fördelningen av de statliga byggnadsminnena. Ett stort antal av dessa skyddade byggnader som Sjöfartsverket ska underhålla används inte i verksamheten eller fyller en nautisk funktion. Sjöfartsverket är ett affärsverk med huvuduppdrag att hålla en maritim infrastruktur till gagn för handels-sjöfarten och övriga samhället, att förvalta byggnader som inte innehåller någon nautisk funktion faller därav inte inom ramen för huvuduppdraget. Sjöfartsverket anser att det är lämpligt att en fastighetsförvaltande myndighet, Statens fastighetsverk, ansvarar för bevarande av de statliga byggnadsminnen som saknar nautisk funktion.

Sjöfartsverket har under många år påtalat och äskat medel för det underhållsbehov som föreligger för de statliga byggnadsminnena och som nu är akut, drygt 60 procent av byggnaderna har omfattande behov av skyndsamma insatser på viktiga byggnadsdelar såsom tak, fasad, fönster och dörrar. Trots att visst underhåll utförts kan Sjöfartsverket inte fullgöra sina skyldigheter för statliga byggnadsminnen enligt lagstiftningen, detta då finansiering saknas.

Bevarande av statliga byggnadsminnen är ett samhällsintresse och en statlig angelägenhet som ska finansieras av anslag via anslagsposten 1:5. Under överskådlig tid har anslaget varit för lågt, vilket lett till en sträng prioritering av tillgängliga medel. I konkurrens med övrig verksamhet och åtgärder som finansieras inom anslagsposten, vilka har en direkt påverkan på tillgänglighet och sjösäkerhet, har anslagsmedel och därmed underhållsbehovet för de statliga byggnadsminnena tvingats prioriterats ner väsentligt. Det har förorsakat ett eskalerande underhållsbehov och det faktum att Sjöfartsverket inte kommer att kunna fullgöra de skyldigheter som finns för statliga byggnadsminnen enligt lagstiftningen.

De närmaste fyra åren innebär ett kraftigt ökat behov av underhåll samt större nödvändiga investeringar för att undvika förfall. Kostnaderna beräknas uppgå till närmare 80 mnkr per år, resursförstärkning inkluderat, där anslagsbehovet för denna period uppgår till cirka 51 mnkr årligen.

¹⁷ Förordning (2013:558) om statliga byggnadsminnen

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

Tabell 8. Behov av medel för 2026-2028 samt plan för 2029-2030

Åtgärder statliga byggnadsminnen (mnkr)	År 2026	År 2027	År 2028	År 2029	År 2030
Drift, underhåll och admin.	51	51	51	51	51
Investering	29	29	25	15	15
<i>Totalt</i>	<i>80</i>	<i>80</i>	<i>76</i>	<i>66</i>	<i>66</i>
Summa äskande	51	51	51	(51)	(51)

Om staten inte tillskjuter anslagsmedel enligt denna framställan kommer flertalet byggnader förfalla bortom räddning inom en snar framtid, det skulle i så fall innebära att en viktig del av det svenska kulturarvet raseras.



Foto: Magnus Rietz

Budgetunderlag

Den ekonomiska översikten för planperioden 2026-2028, med 2024 (utfall) och 2025 (budget) som referensperioder, sammanfattas i följande resultat- och balansräkning, finansieringsanalys, nyckeltal samt investeringsplan inklusive uppdelning per verksamhet. Översikten utgår från de förutsättningar som gäller för Sjöfartsverket idag.

Tabell 9. Resultaträkning

RESULTATRÄKNING, i löpande priser (mnkr)	Utfall 2024	Budget 2025	Prognos 2026	Prognos 2027	Prognos 2028
Intäkter					
Farledsavgifter	1 100	1 460	1 499	1 512	1 538
Lotsavgifter	779	904	994	1 093	1 148
Anslag	557	343	336	344	388
Övriga intäkter	523	484	651	600	605
Summa intäkter	2 959	3 191	3 480	3 550	3 679
Kostnader					
Personalkostnader	-1 730	-1 947	-1 971	-1 970	-2 014
Övriga kostnader	-1 391	-1 199	-1 087	-1 072	-1 081
Avskrivningar	-269	-243	-458	-468	-502
Övriga rörelsekostnader	-25				
Summa kostnader	-3 416	-3 389	-3 516	-3 510	-3 597
Rörelseresultat	-457	-198	-36	40	82
Resultat från finansiella investeringar					
Finansnetto	-150	-70	-70	-70	-70
Resultat efter finansiella poster	-607	-268	-106	-30	12
Bokslutsdispositioner					
Förändring av resultatförändringsfond	607	0	0	0	0
Resultat före skatt	0	-268	-106	-30	12
Skattemotsvarighet	0	0	0	0	0
Årets resultat	0	-268	-106	-30	12

Tabell 10. Balansräkning

BALANSRÄKNING (mnkr)	Utfall 2024	Budget 2025	Prognos 2026	Prognos 2027	Prognos 2028
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar	163	163	163	163	163
Materiella anläggningstillgångar	7 902	10 812	14 228	18 304	22 084
Finansiella anläggningstillgångar	116	116	116	116	116
Summa anläggningstillgångar	8 180	11 091	14 506	18 582	22 363
Omsättningstillgångar					
Varulager m.m.	89	89	89	89	89
Kortfristiga fordringar	323	342	359	377	395
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	134	135	135	135	135
Avräkning med statsverket	-359	15	24	30	71
Avräkning med statsverket nytt sparande	0	0	0	0	0
Kassa och bank	1 788	965	828	598	275
Summa omsättningstillgångar	1 976	1 546	1 434	1 229	966
SUMMA TILLGÅNGAR	10 156	12 637	15 941	19 811	23 329
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Statskapital	446	446	446	446	446
Bundet eget kapital	446	446	446	446	446
Fritt eget kapital					
Resultatutjämningsfond	86	86	86	86	86
Statskapital – investeringar anslag	176	781	2 305	3 181	4 708
Balanserat resultat	223	346	78	-28	-57
ÅRETS RESULTAT	0	-268	-106	-30	12
Summa fritt eget kapital	485	945	2 363	3 210	4 749
Summa eget kapital	931	1 391	2 809	3 656	5 195
Avsättningar					
Avsatt till pensioner	3 015	3 029	3 166	3 302	3 439
Övriga avsättningar	18	18	18	18	18
Summa avsättningar	3 033	3 047	3 183	3 320	3 457
Kortfristiga skulder					
Icke räntebärande skulder	393	392	392	392	392
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	5 799	7 806	9 556	12 442	14 284
Summa kortfristiga skulder	6 192	8 199	9 948	12 835	14 677
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	10 156	12 637	15 941	19 811	23 329

Tabell 11. Finansieringsanalys

FINANSIERINGSANALYS (mnkr)	Utfall 2024	Budget 2025	Prognos 2026	Prognos 2027	Prognos 2028
RÖRELSEN					
Resultat efter finansiella poster	-607	-268	-106	-30	12
Justeringar för poster som ej ingår i kassaflödet	553	375	595	605	638
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	-53	107	489	576	651
Förändringar i rörelsekapital					
Förändringar av varulager	6	-6	0	0	0
Förändring av kortfristiga fordringar	281	-390	-26	-24	-60
Förändring av kortfristiga skulder	1 721	2 002	1 750	2 887	1 842
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital	2 008	1 606	1 724	2 863	1 782
Kassaflöde från den löpande verksamheten	1 955	1 713	2 212	3 439	2 433
INVESTERINGAR					
Förändringar i långfristiga fordringar	-7	0	0	0	0
Investeringar anläggningstillgångar	-2 370	-3 154	-3 874	-4 544	-4 282
Försäljning av anläggningstillgångar	6	-	-	-	-
Kassaflöde från investeringar	-2 371	-3 154	-3 874	-4 544	-4 282
Kassaflöde efter investeringar	-416	-1 440	-1 661	-1 106	-1 850
FINANSIERINGSVERKSAMHETEN					
Statskapital erhålls från statsbudgeten	91	605	1 524	876	1 527
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	91	605	1 524	876	1 527
Årets kassaflöde	-325	-835	-137	-229	-323
LIKVIDITETSFÖRÄNDRING					
Likvida medel vid årets början	2 119	1 794	959	821	592
Likvida medel vid årets slut	1 794	959	821	592	269
FÖRÄNDRING I LIKVIDA MEDEL	-325	-836	-137	-229	-323

Tabell 12. Nyckeltal

NYCKELTAL	Utfall 2024	Budget 2025	Prognos 2026	Prognos 2027	Prognos 2028
ANALYS	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Kassalikviditet, %	30,5	17,7	13,4	8,8	5,9
Balanslikviditet, %	31,9	18,7	14,3	9,5	6,5
Sysselsatt kapital	3 946	4 433	5 988	6 972	8 647
Soliditet, %	9,2	11,0	17,6	18,4	22,3
Justerad soliditet, %	18,6	28,7	44,0	49,6	57,4
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	negativt	0,0	negativt	negativt	negativt
Räntabilitet på eget kapital, %	0,0	negativt	negativt	negativt	0,3
Räntetäckningsgrad	negativt	negativt	negativt	negativt	negativt
Justerad rörelsemarginal, %	-6,2	1,4	12,3	15,0	16,5
Justerad rörelsemarginal över en konjunkturcykel, %	8,3	7,0	7,1	8,2	8,9

DEFINITIONER OCH NYCKELTALSBERÄKNINGAR

Kassalikviditet	Omsättningstillgångar exklusive varulager dividerat med icke räntebärande skulder.
Balanslikviditet	Omsättningstillgångar dividerat med icke räntebärande skulder.
Sysselsatt kapital	Balansomslutning 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 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.
Justerad rörelsemarginal	Rörelseresultat före avskrivningar i relation till omsättning exklusive bidrag från farledsprojekt.
Justerad rörelsemarginal över en konjunkturcykel	Genomsnittligt rörelseresultat före avskrivningar i relation till genomsnittlig omsättning exklusive bidrag från farledsprojekt i ett 10-års perspektiv

Tabell 13. Investeringsplan per verksamhet

INVESTERINGSPLAN 2026-2028 (tkr)	Utfall 2024	Budget 2025	Prognos 2026	Prognos 2027	Prognos 2028
TILLGÅNGSTYP					
Farleder					
Farledsförbättringar	1 744 262	2 014 230	1 769 577	2 907 027	1 862 687
Fast utmärkning och flytande utmärkning	21 373	75 594	95 126	105 168	129 606
Arbetsfartyg	4 866	20 400	6 950	181 500	310 250
Övrigt	37 461	26 200	101 820	61 790	44 211
Summa farleder	1 807 962	2 136 423	1 973 473	3 255 485	2 346 754
Isbrytning					
Nya isbrytarfartyg	3 383	540 000	1 515 000	1 575 000	3 175 000
Fartyg i övrigt	291 042	21 870	7 770	2 850	1 200
Summa isbrytning	294 425	561 870	1 522 770	1 577 850	3 176 200
Sjötrafikinformation					
Sjöfartsnära tjänster	29 665	41 500	30 550	52 000	10 000
VTS-centraler	3 359	117 919	22 100	6 000	1 000
Summa sjötrafikinformation	33 023	159 419	52 650	58 000	11 000
Sjögeografisk information					
Sjömätningsfartyg	0	4 200	25 000	31 500	30 250
Utrustning för sjömätning	2 152	7 750	15 100	5 843	400
IT-system m.m.	10 301	9 300	14 200	8 400	12 900
Summa sjögeografisk information	12 453	21 250	54 300	45 743	43 550
Lotsning					
Lotsstationer	8 914	28 836	15 686	13 386	9 762
Lotsbåtar	37 075	98 010	51 900	38 900	72 000
Övrigt	10 492	27 619	38 871	41 422	24 521
Summa lotsning	56 482	154 465	106 457	93 708	106 283
Sjö- och flygräddning					
IT-system	2 514	799	0	0	0
Helikopterbaser	2 028	75	0	0	0
Räddningshelikoptrar	3 915	2 825	696	7 909	3 671
Övrigt	7 503	3 770	32 900	6 000	33 400
Summa sjö- och flygräddning	15 960	7 469	33 596	13 909	37 071
Gemensamma funktioner					
IT-system, fastigheter, bilar, Arkö m.m.	146 558	112 639	130 400	49 450	61 450
Summa gemensamma funktioner	146 558	112 639	130 400	49 450	61 450

Totala investeringar	2 366 862	3 153 534	3 873 646	5 094 145	5 782 308
<i>Varav anslagsfinansiering via Trafikverket</i>	<i>1 739 008</i>	<i>2 001 730</i>	<i>1 749 577</i>	<i>2 886 627</i>	<i>1 841 879</i>
<i>Varav finansierat via anslag 1:1 isbrytare</i>	<i>0</i>	<i>534 669</i>	<i>1 500 000</i>	<i>1 550 000</i>	<i>3 150 000</i>
<i>Varav finansierat via anslag 1:1 civilt försvar</i>	<i>29 457</i>	<i>82 200</i>	<i>85 520</i>	<i>47 770</i>	<i>53 550</i>