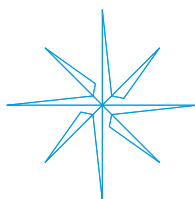
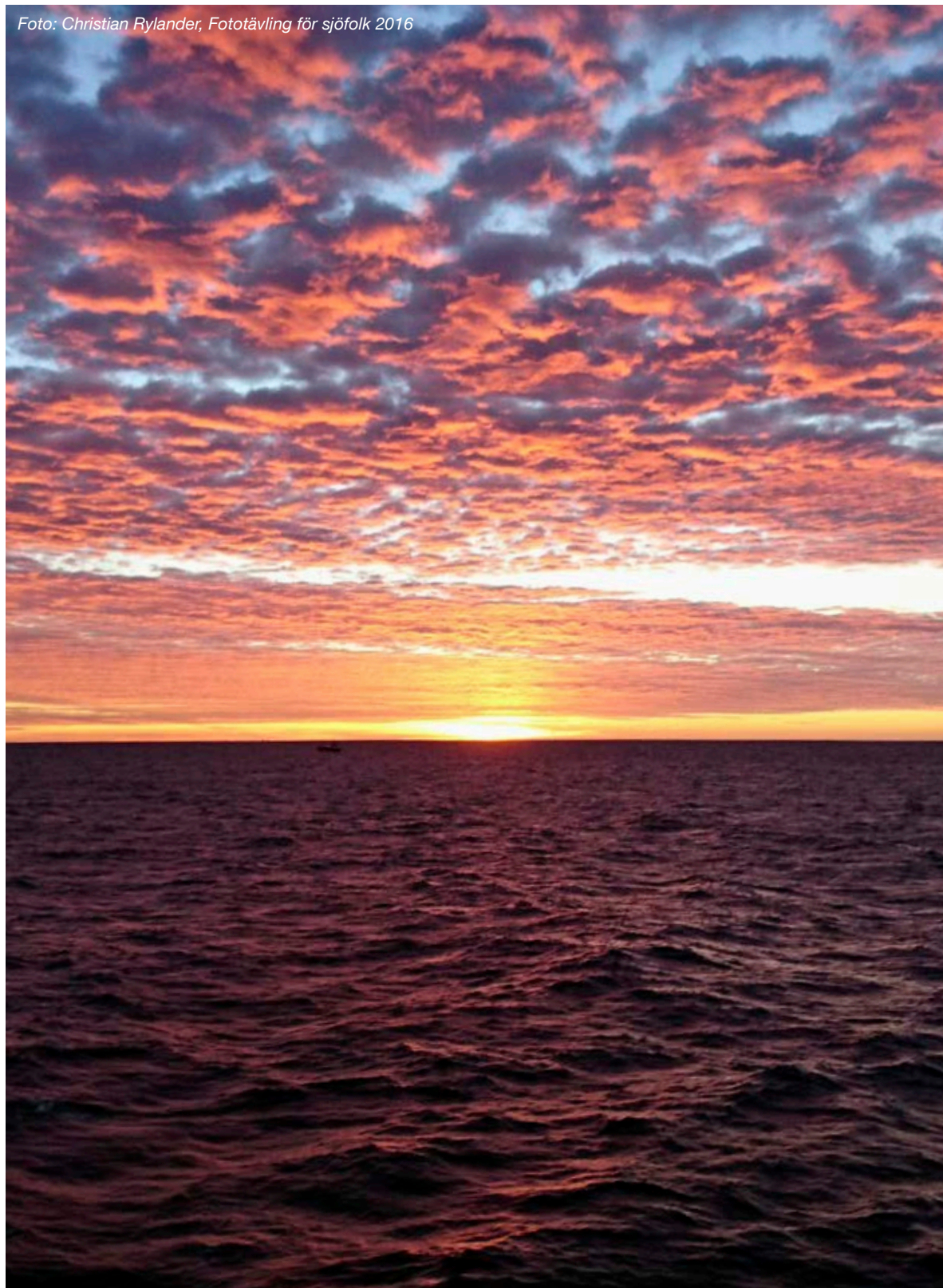


TREÅRSPLAN FÖR SJÖFARTSVERKET

2018–2020



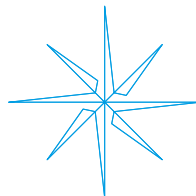
Foto: Christian Rylander, Fototävling för sjöfolk 2016



Innehåll

Generaldirektören har ordet	4
Sjöfartsverkets omvärld	6
Transport och infrastruktur	7
Sjöfartsverkets strategiska inriktning	8
Teknik och miljö i fokus	9
Verksamhetsmål och strategier	12
Lotsning	12
Farleder	15
Sjögeografisk information	20
Sjötrafikinformation	24
Isbrytning	28
Sjö- och flygräddning	31
Myndighetsuppgifter	36
Gemensamma funktioner	44
Sjöfartsverkets rederi	44
Kommunikation	44
Kompetensförsörjning, säkerhet och hälsofrämjande arbete	46
Uppdrag och styrning	49
Intern styrning och kontroll	50
Ekonomiska villkor	52
Finansiella rapporter	55
Anslagsframställan	62

Treårsplanen 2018–2020 finns tillgänglig
 på Sjöfartsverkets webbplats
www.sjofartsverket.se
 Redaktör: Maria Fyrby
 Utgivningsdatum: 2017 – 03
 Omslagsfoto: Jan Brügge
 © Sjöfartsverket



Generaldirektören har ordet

Sjöfartsverkets målbild för 2020 handlar om att uppnå ännu effektivare processer och tjänster, vidmakthålla en ekonomi i balans och hög trovärdighet och kvalitet. Genom att använda vår unika sjöfartskompetens bidrar vi till att förmedla kunskap och påverka utvecklingen inom transportområdet och sjöfartsklustret. Alla våra processer, både externa och interna, måste genomsyras av affärsmässighet och professionalitet. En stor del av det är att motivera våra medarbetare och ledare, så att de får rätt möjligheter att bidra till att vi når våra högt ställda målsättningar.

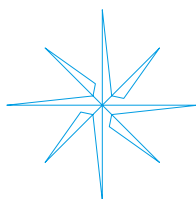
En ekonomi i balans är en förutsättning när man beaktar de investeringar som Sjöfartsverket kommer att behöva genomföra under den närmaste tjugofemårsperioden. Våra isbrytare har snart nått slutet av sin livslängd och vi börjar se konturerna av framtidens isbrytare genom den analys som nu inletts i syfte att identifiera isbrytarbehoven på lång sikt. Slussarna i Trollhätte kanal firade 100 år nyligen, och under planperioden kommer riksdagen att fatta beslut om att investera i nya slussar, eller ta den alternativa vägen som innebär att Vänersjöfarten har nått sitt slut.

Med investeringar som inte bara påverkar samhällsnyttan utan också kommer att påverka Sjöfartsverkets handlingsutrymme på lång sikt är det viktigt att vi framtidssäkrar våra beslut. Sjöfartsverkets inriktning är att dels säkerställa en strukturerad modell för riskhantering, dels tillämpa scenarioplanering i strategiarbetet. Arbetet som precis inletts ska förbereda Sjöfartsverket för framtiden och hjälpa oss att navigera rätt på lång sikt.

En fråga som alltid är i fokus för oss är sjöfartsnäringsens konkurrenskraft. Det riktas ibland kritik mot oss som säger att vi prioriterar de transportpolitiska målen högre än de näringspolitiska, och detta är en balans vi måste förhålla oss till som statlig myndighet. Men vi arbetar systematiskt med att föra öppna dialoger och skapa bra kontakter med företrädare för sjöfartsnäringsen, och strävar inom våra ramar för att främja svensk sjöfart.

Sjöfarten bär en större del av sina egna kostnader än väg och järnväg, och för att säkra en långsiktigt hållbar ekonomi sjösätts en ny avgiftsmodell den 1 januari 2018. Att sjöfartsavgifterna höjs är förhoppningsvis inte något som påverkar regeringens ambition om att öka andelen gods som går sjövägen. Sjöfartsverket stödjer fullt ut inriktningen att förstärka sjöfarten i transportsystemet, inte bara för att utnyttja sjöfartens kapacitet, men också för att värna klimatet och miljön. Som exempel kan nämnas att den nya avgiftsmodellen har ett miljöstyrmedel som innebär att fartygens totala miljöpåverkan beaktas, genom klassning enligt ett miljöindex. Det och ytterligare sätt som bidrar till att sjöfarten kan minska miljöpåverkan beskrivs senare i dokumentet i Sjöfartsverkets åtgärdsplan som har som mål att nå relevanta delar av generationsmålet och miljökvalitetsmålen.

Miljö- och klimatfrågan är väldigt aktuell idag, och kommer sannolikt att växa de närmsta åren. Andra områden jag ser som spännande utmaningar för sjöfarten är digitaliseringen, informationsdelning och ett ökat behov av partnerskap. Sjöfartsverkets tekniska strategi styr mot sjöfartens framtida utveckling och behov av effektiva, säkra och hållbara system. Utvecklingen går i en rasande takt, och vår intention är att inte bara följa med utan även att driva delar av den. Här kan nämnas STM Validation, ett EU-finansierat projekt som med över 50 partners i 13 länder skapar sjöfartens framtid genom att dela data i realtid och därigenom bidra till ökad sjösäkerhet, minskad miljöpåverkan och förhöjd effektivitet.



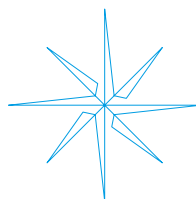
Sjöfartsverket siktar de närmsta åren på att utöka sitt arbete inom det maritima partnerskapet genom ökad samverkan med andra statliga, privata och offentliga organisationer samt med andra länder. Vi är en viktig pusselbit i regeringens maritima strategi som har fokus på hållbarhet och innovation, och kommer att arbeta för utökat samarbete mellan myndigheterna för att skapa incitament för såväl en sund konkurrenskraft som en fungerande infrastruktur för sjöfarten.

När infrastruktur nu nämnts känns det passande att avsluta dessa rader med en reflektion kring begreppet. Det gläder mig att jag fick vara med och ta det första spadtaget i Mälarprojektet, som ska förbättra sjösäkerheten och tillgängligheten i de allmänna farlederna genom Södertälje kanal till hamnarna i Västerås och Köping. Att infrastrukturen för sjöfarten upprätthålls är en nyckeluppgift för Sjöfartsverket, och när jag nu efter sju händelserika år lämnar myndigheten vet jag att medarbetarna kommer att fortsätta bidra till att genomföra vårt viktiga uppdrag precis på det sätt vi önskar – öppet, engagerat och professionellt. ▲



Foto: Ida Ling Flanagan

Ann-Catrine Zetterdahl
Generaldirektör



Sjöfartsverkets omvärld

Utvecklingen i Sjöfartsverkets omvärld går fort och ett antal trender driver denna omvandling. För Sjöfartsverket innebär dessa trender en snabb teknisk utveckling, ökad internationalisering, globalisering och urbanisering. Utöver detta sker demografiska förändringar samt att omfattande klimatåtaganden görs på internationell nivå. I de välutvecklade ekonomierna vrids även produktionen över mot en större andel tjänster vilket resulterar i att nya arbeten tillkommer medan andra traditionella arbetstillfällen försvinner.

Inom transportsystemet ser vi dessa trender tydligt via en snabb utveckling inom automatisering såsom självstyrande fordon, digitalisering och samverkansplattformar vad gäller delandet/skapande av information. Det förekommer mer handel med länder som ligger långt ifrån oss, både gods- och persontransporter orsakar trängsel i städerna och klimatförändringarna leder till fler krav på att ställa om transportsektorn till en fossilfri sådan.

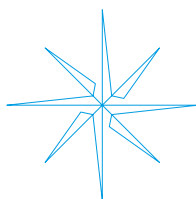
Ur ett ekonomiskt perspektiv är Sverige inne i en högkonjunktur med god tillväxt. Detta återspeglas dock inte i godsvolymer, som snarare följer den internationella industriproduktionen, vilken har stagnerat på många håll i världen. En trolig orsak till Sveriges lägre än förväntade godsvolymer är att den låga tillväxten globalt driver ner efterfrågan på svenska exportprodukter. Då dessa produkter primärt transporteras på köl blir resultatet lägre volymer än förväntat.

De lägre godsvolymer har ökat konkurrensen inom transportsektorn vilket lett till ett ökat behov av effektiviseringar. Dessa effektiviseringar har lett till en strukturomvandling inom flera fartygssegment där fartygen blivit allt större. För Sjöfartsverket innebär detta att färre fartyg anlöper svenska hamnar men att de transporterar mer gods per fartyg samt ställer högre krav på Sveriges farleder.

Ett flertal konflikthärddar har blossat upp i världen, vilket gett upphov till stora migrationsströmmar och ett europeiskt samarbete som sätts på prov. Detta har försvårats av de ekonomiska och politiska utmaningar som gemenskapen står inför. Den ryska aggressionen

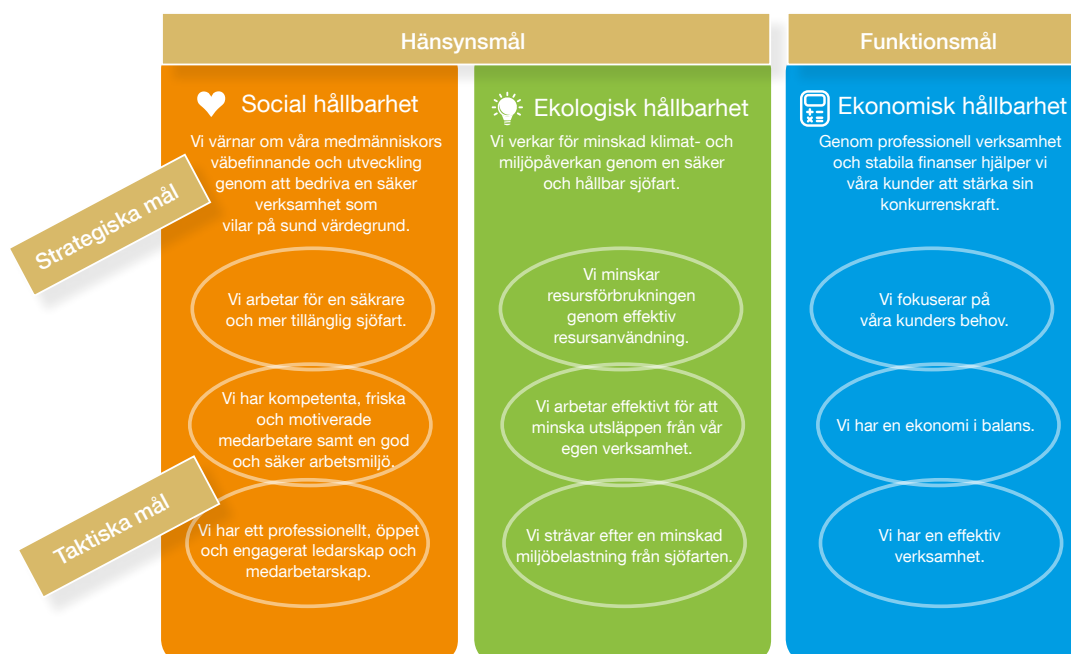
mot Ukraina och den olagliga annekteringen av Krim, i strid mot folkrätten, har också rubbat den europeiska säkerhetsordningen. Den politiska inriktningen nationellt är höjd nationell försvarsförmåga och fördjupade samarbeten för att hantera utmaningarna vi står inför utan att bidra till ökad spänning i vårt närområde. Som en positiv trend ser dock Sjöfartsverket ett ökat fokus på att skapa ett ekologiskt hållbart samhälle. Detta syns genom att internationella organisationer såsom IMO och EU ställer högre krav på såväl Sverige som sjöfartssektorn att vidta åtgärder för att skapa en säkrare sjöfart med lägre miljöpåverkan.

I takt med att fyrtilialisterna går i pension kommer en ny generation in i arbetslivet. Denna ”millennium”-generation är uppvuxna med andra förutsättningar, krav och åsikter än de äldre generationerna. Det kommer att påverka hur organisationer ser på relationen mellan anställd och organisation. De nya generationernas åsikter, värderingar m.m. påverkar även karriärsval och därigenom tillgängligheten av viss kompetens på arbetsmarknaden. ▲



Transport och infrastruktur

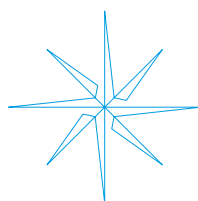
Regeringens transportpolitiska mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under detta mål har regeringen satt upp funktionsmål och hänsynsmål som ska uppfyllas genom fokus på tillgänglighet, säkerhet, och hälsa, samt generationsmål för miljö och miljö kvalitet. Det finns idag sju preciseringar av funktionsmålet, varav en är att kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften, en inriktning som belyses i våra strategiska mål. Generationsmålet vägleder Sjöfartsverket och implementeras genom våra fastställda strategiska mål medan miljö kvalitetsmålen implementeras genom våra taktiska och operativa mål – en modell som tar avstamp i de tre hållbarhetsperspektiven socialt, ekologiskt och ekonomiskt.



Sjöfartsverket är en engagerad och pådrivande aktör i arbetet för en hållbar sjöfart. Vår vision, Säkra sjövägar i en hållbar framtid genom maritimt partnerskap, sätter sjöfarten på transportkartan genom att erbjuda effektiva sjövägar, moderna tjänster och maritimt partnerskap för tillväxt, konkurrenskraft och hållbar utveckling.

Sjöfartsverket bidrar aktivt i sin roll som infrastrukturhållare för sjöfarten till att transportinfrastrukturen fungerar och är en

parameter för sysselsättning, minskade utsläpp och konkurrenskraft i hela landet. Investeringar i infrastruktur kräver långsiktighet och Sjöfartsverket är en viktig aktör och samrådspart till Trafikverket i beredningen av regeringens nationella åtgärdsplan för transportinfrastruktur. Tillsammans med övriga myndigheter inom transportsektorn ska vi säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. ▲



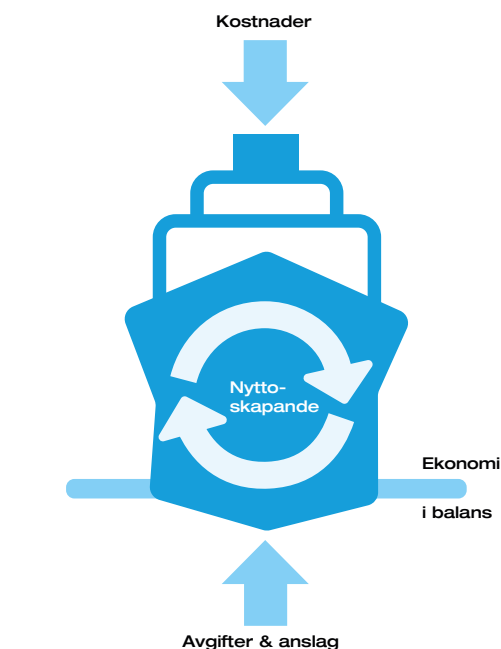
Sjöfartsverkets strategiska inriktning

Sjöfartsverket står inför utmaningen att på ett proaktivt sätt navigera och anpassa verksamheten efter de förändringar som sker i vår omvärld. Vi ska implementera ett arbetssätt där vi hanterar de osäkerheter som finns gällande utvecklingen. Detta för att på bästa sätt kunna identifiera och tillvarata de möjligheter som uppstår. För att rusta sig inför framtiden fokuserar Sjöfartsverket sitt strategiska arbete inom fyra olika områden. Dessa områden ska skapa förutsägbarhet i Sjöfartsverkets omsättning, kontrollera kostnadsmassan och maximera nyttskapandet givet de resurser som finns tillgängliga. Målet är att säkerställa att Sjöfartsverket kombinerar nyttskapande med en ekonomi i balans och därigenom bidrar till en hållbar utveckling inom vårt verksamhetsområde.

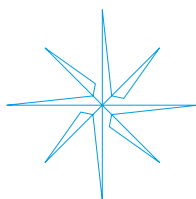
Som ett affärsverk är Sjöfartsverket beroende av de avgifter som tas ut av handelssjöfarten. Den nuvarande avgiftsmodellen baseras på antal anlöp, fartygsstorlekar och godsolymer, vilket innebär att Sjöfartsverket påverkas både av konjunktursvängningar och av de strukturomvandlingar som beskrevs i den inledande omvärldsanalysen. För att minska denna påverkan planerar Sjöfartsverket att införa en ny avgiftsmodell den 1 januari 2018. Utöver de avgifter som tas ut är Sjöfartsverket också beroende av de anslag av statliga medel som tillförs för att bekosta olika delar av Sjöfartsverkets verksamheter.

Sjöfartsverket arbetar kontinuerligt med sin kostnadsmassa och vi har under de senaste åren uppnått effektiviseringar. Detta är ett arbete som fortsätter även kommande år. En ekonomi i balans blir extra viktig när man beaktar de investeringar som Sjöfartsverket kommer att behöva genomföra under den närmaste tjuugoårsperioden

Med investeringar som har långa avskrivningstider och som kommer att påverka Sjöfartsverkets handlingsutrymme på lång sikt är det viktigt att vi framtidssäkrar våra beslut. Sjöfartsverkets inriktning är att säkerställa dels en strukturerad modell för riskhantering, och dels genom tillämpningen av scenarioplanering i strategiarbetet. En särskild utmaning som Sjöfartsverket kommer att behöva hantera är den brist på vissa kompetenser t.ex. gymnasiingenjörer, som generationsskiftet eventuellt kommer att innebära.



I syfte att öka nyttskapandet förstärker Sjöfartsverket sitt arbete inom det maritima partnerskapet genom ökad samverkan med andra statliga, privata och offentliga organisationer samt med andra länder. I dagsläget sker samverkan exempelvis genom isbrytaravtal med Finland. Vi har även ingått samverkan genom Gothenburg Approach med Göteborgs Hamn, där Sjöfartsverket och hamnen delar lokal för att förenkla och effektivisera anlöpsprocessen. När Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU) färdigställt



sitt nya forskningsfartyg kommer Sjöfartsverket att ansvara för drift och bemanning – ytterligare ett exempel på ett maritimt partnerskap som leder till lägre kostnader för staten som helhet, men också är utvecklande för Sjöfartsverkets personal. Tillsammans med Kustbevakningen och Försvarsmakten pågår ett långsiktigt arbete i syfte att hitta effektiviseringar genom samverkan inom såväl lokaliteter och infrastruktur som rederifunktioner och andra operativa verksamheter.

Sjöfartsverket ser möjligheter genom automatisering och digitalisering både på tjänste- och produktionssidan. Ett exempel på detta är projekt STM Validation som potentiellt kan ge upphov till stora besparingar både för myndigheter, hamnar, redare och för lastägare. Som en del i nyttoskapandet kommer Sjöfartsverket att fortsätta sitt arbete inom att minska sjöfartens klimatpåverkan. Detta kommer att ske genom miljöstyrmedlet i den nya avgiftsmodellen men även genom tekniska lösningar i vår egen flotta

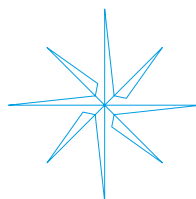
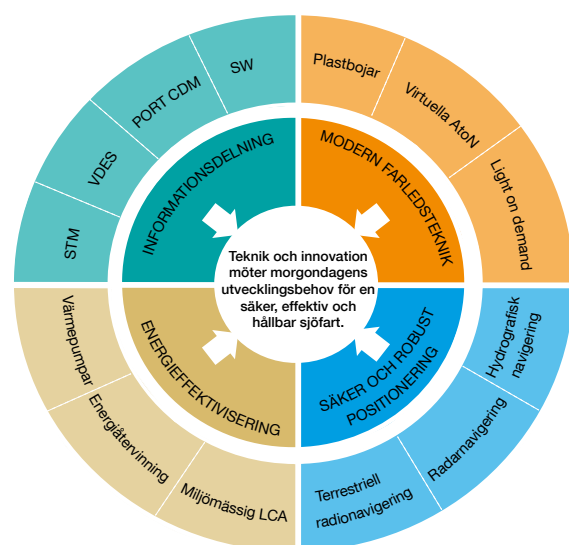
Teknik och miljö i fokus

Våra kunder ställer höga krav på att servicen till sjöfarten fungerar, både idag och imorgon, och förändringar i omvärlden kräver ständiga anpassningar av Sjöfartsverkets verksamhet. Det ställer också krav på att tekniken används och utvecklas på rätt sätt, exempelvis genom lägre förbrukning och minskande utsläpp från fartygsmotorer, eller genom förenklad rapportering vid fartygsanlöp. I många fall är teknikutveckling nyckeln till minskad miljöpåverkan och ökad sjösäkerhet.

Teknisk strategi

Sjöfartsverkets tekniska strategi styr mot sjöfartens framtida utveckling och behov av effektiva, säkra och hållbara system. Med bred förankring i myndigheten säkerställs att val och riktning för såväl förvaltning som utvecklings- och innovationsprojekt samordnas. Då Sjöfartsverket varken kan eller bör driva utveckling inom ett alltför stort område har vi valt ut fyra fokusområden som vi ser som särskilt viktiga för servicen till sjöfarten under planperioden:

- **Informationsdelning.** Vi skapar möjligheter för att koppla samman de system som Sjöfartsverket och andra aktörer inom sjöfarten använder, och de informationsmängder som finns tillgängliga, detta för att effektivisera och förenkla. Ett nyckelelement är digitaliseringen och utvecklingen mot datakommunikation mellan land och fartyg.
- **Farledsteknik.** Med en tydlig inriktning mot innovation driver vi på utvecklingen av ny teknik för både fysiska och virtuella hjälpmedel för sjösäkerhet och navigation. Att pröva teknik som tillgängliggör farlederna under de tider de behövs är en möjlighet som kan innebära effektiviseringar.
- **Säker positionering.** Med utvecklingen mot fler elektroniska hjälpmedel är det viktigt att positioneringen är redundant och tillförlitlig. Vi driver ett arbete för ny teknik kring positionering tillsammans med Transportstyrelsen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Lantmäteriet, exempelvis inom terrestrisk radionavigering, positionering med hjälp av radar och med hydrografiska metoder.
- **Teknik för energieffektivisering.** Vi minskar vår energianvändning och ökar andelen förnybar energi vilket leder till minskade utsläpp av koldioxid med fossilt ursprung. Smart energianvändning kan också tillämpas inom inköp och upphandling, där kravspecifikationer bör styras av miljömässiga analyser.

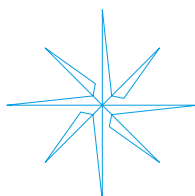


Hållbarhet och miljö

Sjöfartsverket är en av få statliga myndigheter som årligen redovisar sitt hållbarhetsarbete. Det gör vi för att visa hur vi inom vårt verksamhetsområde bidrar till samhällsnyttan och påverkan på människorna, miljön och ekonomin i och runt vår organisation.

Under kommande år utgör miljöområdet en vital del av Sjöfartsverkets utveckling, inte minst för att sjöfarten har en stor potential att minska

miljöpåverkan, och de klimatmål som överenskommits av världens länder inom ramen för FN är väldigt ambitiösa. På nationellt plan ska Sjöfartsverket på uppdrag av regeringen med hjälp av en åtgärdsplan verka för att relevanta delar av generationsmålet och miljö kvalitetsmålen nås. Åtgärdsplanen omfattar en period på fyra år (2016–2019), och ska hanteras inom ramen för ordinarie planeringsprocesser. Den åtgärdsplan som tagits fram inom myndigheten kan i korthet sammanfattas under nedan områden:



Sjöfartsverkets huvudåtgärd avseende målet om att minska sjöfartens miljöpåverkan är att införa – och skapa incitament för andra – att införa miljödifferenterade avgifter. Till skillnad från dagens modell som enbart utgår från fartygens kväveoxidutsläpp, kommer hänsyn att tas till fartygets totala miljöpåverkan. Detta uppnås genom att klassificera fartyg enligt ett miljöindex, vilket tar hänsyn till koldioxid, partiklar och kemikalier utöver kväveoxid. Störst effekt får en miljödifferentering ju fler aktörer och stater som tillämpar det.

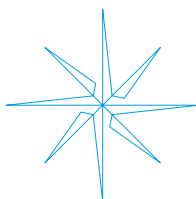
Vid sidan av åtgärder kring vår avgiftsmodell strävar Sjöfartsverket efter att öka omfattningen av forsknings-, innovations- och demonstrationsinsatser för sjöfarten. Vi har som infrastrukturhållare för sjöfarten en viktig roll, och driver projekt med fokus på såväl säkerhet till sjöss, som ökad effektivitet och miljöför-

bättringar. Sea Traffic Management (STM) är ett koncept för processoptimering, interaktion mellan intressenter och informationsutbyte. Ett förbättrat informationsutbyte mellan sjöfartens aktörer är en viktig parameter för ökad situationsmedvetenhet. Sjöfartsverkets projekt STM Validation med delfinansiering av EU och över 60 europeiska partners har redan påvisat samhälls- och företagsekonomisk nytta, bland annat genom bunkerbesparingar, minskade utsläpp från sjöfarten, ökat resursutnyttjande i hamnarna samt ökad sjösäkerhet.

Ambitionen de kommande åren är att förstärka vår redan etablerade roll som en stark och viktig spelare på miljöområdet. Alla val vi gör har en inverkan på klimatet, och med ett hållbart samhälle i fokus ska vi inom alla delar av myndigheten arbeta vidare för att minska Sjöfartsverkets ”kolavtryck”. ▲



Foto: Århus universitet, Danmark



Verksamhetsmål och strategier

Lotsning

Genom lotsningsverksamheten tillhandahåller Sjöfartsverket en unik nautisk kompetens med lokal kunskap och hög tillgänglighet. Vårt uppdrag är att planera och utföra lotsningar på effektivast möjliga sätt i syfte att öka sjösäkerheten och tillgängligheten för sjöfarten samtidigt som såväl vår egen som sjöfartens påverkan på den marina miljön minimeras. Lots ska vara levererad inom 5 timmar från beställning i 95 procent av fallen.

Mål 2018–2020

- Vi har välutvecklade och efterfrågade nautiska tjänster, inom bland annat öppensjölotsning och simuleringstjänst.
- Med avancerad teknik och samarbete med Transportstyrelsen bidrar vi till ökad sjösäkerhet.
- Samarbete i våra trafikcentraler bidrar till ökad kundnytta.
- Vi har en modern lotsutbildning som med bibehållen kvalitet förkortar tiden till färdigutbildad lots.
- Vi har en kontinuerlig utbildning för att skapa effektiva och säkra lotstransporter med minskad miljöpåverkan.

Analys

Påverkan utifrån. Efterfrågan på lotsning påverkas av förändringarna av trafikflöden och sammansättningen av flottan som anlöper svenska hamnar. Såväl en ökad fyllnadsgrad som en stegvis övergång till större fartyg påverkar antalen anlöp och därmed efterfrågan på lots.

Förändrade förutsättningar. Moderna fartyg trafikerar farleder med modern utmärkning och sjömätning utan att förutsättningarna för lotsplikten har följt med i utvecklingen. En analys och översyn av lotsplikten och dess kriterier behöver göras under perioden.

Miljöhänsyn. Vår verksamhet påverkar miljön på många sätt, främst genom energiförbrukning i form av drivmedel, el och luftburna utsläpp. För att motverka detta krävs ett långsiktigt innovativt arbete som strävar mot klimatneutrala lotstransporter. Genom effektiv planering av

lotsningsuppdragen kan antalet transporter både på land och till sjöss minska, vilket leder till minskade utsläpp. Vidare kan själva transportmedlet, dvs. lotsbåten eller bilen, effektiviseras ur miljöhänsyn. Detta sker bland annat genom investeringar i nya moderna lotsbåtar, minskat användande av fossila bränslen, utveckling av alternativa energikällor och minskning av energiåtgång vid kaj.

Strategier 2018–2020

Behovsanpassad lotsning. Efterfrågan på våra lotsningstjänster avgör var vår organisation är placerad geografiskt. Vi anpassar lotsarnas kompetens efter aktuella gods- och trafikflöden kombinerat med ett ökat samarbete med andra organisationer, myndigheter och länder. Vidare fortsätter vi arbetet med att se över och utveckla tjänsteutbudet i syfte att skapa synergier inom hela verksamheten.

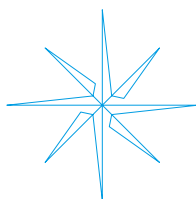




Foto: Tobias Fälth

Myndighetssamarbete. Sjöfartsverket bidrar i Transportstyrelsen uppdrag att skapa en mer riskbaserad lotsplikt i vilken vi tar hänsyn till fartygens utrustning, farledernas beskaffenhet och besättningens kunskap, där fokus är att upprätthålla en hög säkerhet i de svenska farvattnen. Vi utökar också samarbetet med andra berörda myndigheter gällande användandet av befintlig och framtida infrastruktur, som till exempel lokaler och drift och underhåll.

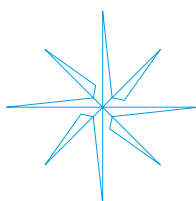
Samutnyttjande av interna resurser och samverkan i Öresund. Med ett nytt arbetsätt och gemensam insats med VTS-funktionen effektiviserar vi lotsplaneringsverksamheten i trafikcentralerna. Resursbehovet för operatörer säkerställs i förhållande till såväl trafikbild och risknivå som ändrade transportmönster. Vi arbetar för att utöka och formalisera vårt samarbete med Danmark för lotsningsverksamheten i Öresundsregionen under planperioden.

Investera för miljön. Att planera den dagliga lotsningsverksamheten på effektivaste sätt ger en stor miljöbesparing. Lotsplaneringen ska ges rätt verktyg för att kunna utföra detta på bästa

sätt. Med syfte att nå våra miljömål moderniserar vi vår lotsbåtflotta. Åtgärden kommer att kräva både finansiering och mycket arbete, vilket förutsätter långsiktiga investeringar samt ett samarbete med experter och leverantörer inom området. För att underlätta detta söker vi extern delfinansiering.

Vi visar hänsyn i erosionskänsliga farledsavsnitt, bland annat genom anpassad fart. Vi arbetar också för att möjliggöra framtida miljölotsningar i syfte att leda sjöfarten bästa väg för att minska miljöbelastningen.

Lotsning för framtiden. Vi ansvarar för lotsutbildningen och ser ett behov av att korta tiden fram till styrsedel med bibehållen kvalitet. Ett utökat samarbete med utbildningsinstitutionerna eftersträvas, med aktivt deltagande tidigt i utbildningen samt utökad tid i simulator. Vi är i framkant inom den tekniska utvecklingen och har verktyg som möjliggör en säker och hållbar lotsningsverksamhet. Genom kontinuerlig utbildning bibehålls och utvecklas vår gemensamma säkerhetskultur där personalen aktivt deltar i implementeringen av våra miljömål.



Investeringsbehov

För åren 2018–2020 beräknas investeringsbehovet uppgå till 125,5 Mkr varav 112,5 Mkr avser investeringar i lotsbåtar och resterande del i lotsstationer. Investeringarna i lotsbåtar avser dels återanskaffning (46,5 Mkr) i befintliga

lotsbåtar, dels nyanskaffning (66 Mkr) i ett antal helt nya båtar. De nya lotsbåtarna skiljer sig från Sjöfartsverkets befintliga lotsbåtar genom bland annat en lägre bränsleförbrukning beroende på vikt, skrovform samt val av propeller.

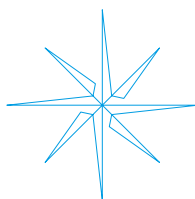
Lotsning, tkr					
	Utfall 2016	Budget 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020
Lotsstationer	3 064	5 674	3 000	7 000	3 000
Lotsbåtar	13 425	17 500	39 850	43 300	29 300
Summa lotsning	16 489	23 174	42 850	50 300	32 300

Resultatprognos

Sedan år 2000 har antalet lotsningar sjunkit från 46 000 per år till drygt 32 000. Orsaken är bland annat att fartygen har blivit större och därmed färre, högre fyllnadsgrad på godset, lågkonjunktur samt att mer gods transporteras på land. Under de senaste åren har nedgången stannat av och förväntas stabiliseras på en nivå om ca 32 500 lotsningar per år. Totalt uppgick antalet lotsningar under 2016 till 32 667 vilket

motsvarar en ökning med en knapp procent jämfört med föregående år (32 399 för 2015). Bedömningen är att kontinuerliga avgiftshöjningar, i storleksordningen 5 procent per år under planperioden, kommer att behöva genomföras för att successivt öka kostnadstäckningen. Utöver lotsning utför verksamheten bl.a. sjötransporter och simuleringstjänster vilket bidrar till att stärka rörelseintäkterna. ▲

Resultaträkning Lotsning, tkr					
	Utfall 2016	Budget 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020
Rörelsens intäkter					
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	526 117	548 000	574 825	603 200	632 954
Övriga externa intäkter	12 845	10 051	9 910	9 910	10 410
Summa rörelseintäkter	538 962	558 051	584 735	613 110	643 364
Rörelsens kostnader					
Personalkostnader	-441 971	-439 941	-449 632	-459 573	-475 060
Övriga externa kostnader	-89 628	-79 213	-84 100	-85 350	-85 100
Avskrivningar	-28 687	-24 289	-24 712	-27 250	-28 705
Summa rörelsekostnader	-560 286	-543 443	-558 444	-572 173	-588 865
Rörelseresultat	-21 324	14 608	26 291	40 937	54 499



Farleder

Sjöfartsverkets uppdrag är att säkerställa framkomliga, säkra och effektiva farleder. Med utgångspunkt från de transportpolitiska målen anpassar vi farledssystemet efter nya trafikmönster, nautiska och säkerhetsmässiga behov samt den tekniska utvecklingen. Detta för att dels möta behoven hos näringslivet och övriga aktörer i samhället, dels för att uppnå de funktions- och hänsynsmål som innebär minskad klimatpåverkan och ökad tillgänglighet.

Mål 2018–2020

Genom kapacitetshöjande åtgärder i farledsnätet tillgodoses sjöfartens ändrade trafikmönster och nautiska behov. Där behov identifieras anpassas farlederna så att avlastning av landinfrastruktur kan ske genom överflyttning av gods till sjötransport.

- Utmärkningen av farleder är anpassad efter de behov som finns hos morgondagens trafik.
- Arbetet med nybyggnation av kanal- och slussanläggning i Södertälje kanal samt Mälarfarleden har genomförts. Planering av livstidsförlängning av Falsterbokanalerna och planering och förberedelser för nybyggnation av slussanläggningarna i Trollhätte kanal pågår.
- Alla stödsystem för positionering och kommunikation är förnyade och framtidssäkrade.

Analys

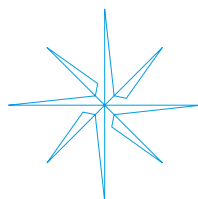
Stordrift och större fartyg. För sjöfarten är stordrift en förutsättning för lönsamhet och god energihushållning, vilket bidrar till ökade fartygsstorlekar och därmed kapacitetsbrister i våra nuvarande farleder. Vi kan se att fartygen som anlöper Sverige blir i genomsnitt större för varje år. Från år 2000 till idag har storleken på det anlöpta tonnaget ökat från i genomsnitt 10 100 bruttoenheter till drygt 14 400 bruttoenheter per fartyg, en ökning på över 40 procent. I nedanstående diagram visas denna utveckling och hur trenden tydligt är uppåtgående sett över konjunkturcyklerna.

Den ökade globaliseringen innebär att mer gods transporteras lång väg, vilket i sin tur ställer krav på att kunna anlöpa med stora fartyg för att genom skalfördelar hålla nere miljöpåverkan

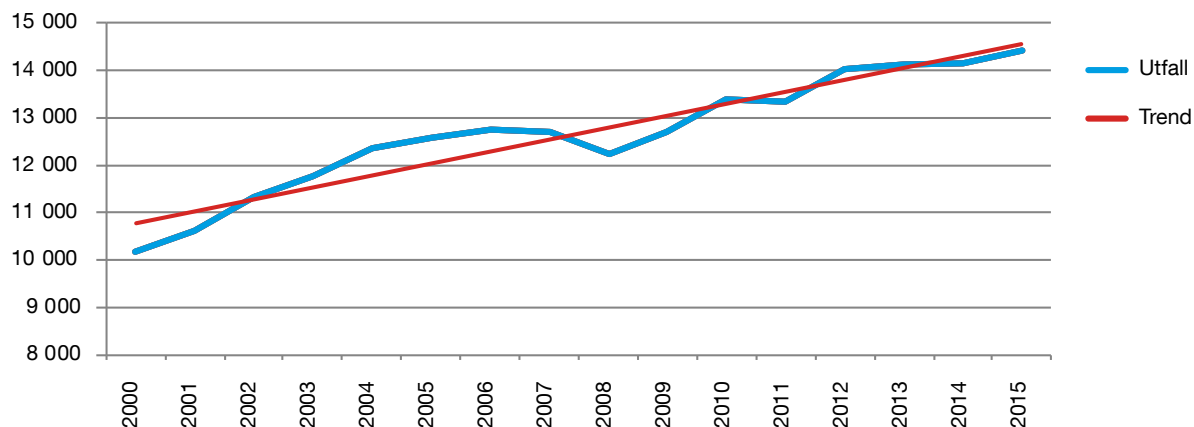
och transportkostnad. Fartygsstorleken förväntas öka främst inom segmentet mellanstorlek på feederfartyg som container, roro och produkttanker. De oceangående containerfartygens växande storlek verkar däremot ha bromsats upp. En orsak till detta är att ett flertal hamnar som anlöps av transoceaniska fartyg närmar sig ett tak där investeringskostnaden för att kunna ta in större fartyg börjar passera vad som är samhällsekonomiskt lönsamt.

Att fartygen blir större påverkar efterfrågan på våra tjänster. När efterfrågan på fartyg som är större och har ett större djupgående än vad våra nuvarande farleder tillåter, ställs krav på att farlederna ska fördjupas.

De låga världsmarknadspriserna på fartygsbränsle har inneburit att de nya gränsvärdena



Genomsnittligt fartygsbrutto 2000–2015



för svavel i marint bränsle inte fått de direkta konsekvenser för svensk basindustri som befarats (indirekt har dock industrin drabbats av hårdare konkurrens från produktionsplatser längre bort). Det återstår att se vilka konsekvenser de nya reglerna får för svensk basindustris konkurrensvillkor när bränslepriserna åter stiger. Att skapa möjligheter att ta in större fartyg till svenska hamnar är därför en angelägen åtgärd för att lindra effekterna.

Investeringsåtgärder. Var infrastrukturåtgärder behöver vidtas beror på hur industrin och handeln utvecklas. Redan 2012 visade Trafikverkets Kapacitetsutredning att väg- och järnvägsförbindelser till hamnar i södra och västra Sverige är kraftigt överbelastade och situationen har inte förbättrats. Detta ger incitament för att avlasta landinfrastrukturen med sjöfartslösningar. Investeringar i farleder och hamnar skapar förutsättningar att ta in större fartyg, vilket långsiktigt bedöms påverka logistikkedjan. Sjöfartsverket och Trafikverket kommer att föreslå kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder i transportinfrastrukturen för såväl land- som sjöburna transporter, som fastställs av regeringen i den nationella planen för transportinfrastruktur våren 2018. Utöver det kan Trafikverket besluta om trimningsåtgärder under innevarande planperiod.

Havsplaneringsförordningen trädde i kraft 2015. Havs- och vattenmyndigheten ansvarar för implementeringen av förordningen, och ska i samråd med myndigheter, bland annat Sjöfartsverket, ta fram havsplaner för Bottniska viken, Östersjön och Västerhavet. Miljöintressen kan komma att kräva att fartygsstråk flyttas, vilket skapar behov av nya områden för sjömätning.

Inre vattenvägar och kustsjöfart. En faktor som påverkar åtgärdsbehovet i farledsnätet är att Sverige har infört regelverket för inre vattenvägar. Regelverket omfattar idag Väner- och Mälarsjöfarten. Regeringen har under våren 2016 gett Sjöfartsverket i uppdrag att analysera utvecklingspotentialen för sjöfart på våra inre vattenvägar och kustsjöfart samt identifiera vad som hindrar en ökad sjöfart. De nya möjligheterna att använda enklare tonnage kan medföra ökade och ändrade krav på sjömätning samt utmärkning och modernisering av vissa delar av farledsnätet.

Renovering och underhåll. Ett antal av Sjöfartsverkets anläggningar närmar sig slutet på sin tekniska livslängd, detta gäller i synnerhet Trollhätte kanal. Ett längre underhållsstopp kommer att behöva genomföras vid planperiodens slut. Omfattningen av dessa åtgärder styrs dock av det långsiktiga inriktningsbeslutet om

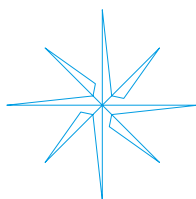




Foto: Fredrik Broman

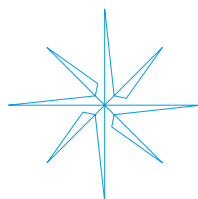
kanalens framtid som förväntas fattas under 2018. Stora arbeten med kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder pågår i Södertälje sluss och kanal. Anläggningarna byggs om för att säkerställa fortsatt drift och skapa förutsättningar för modernt tonnage till Västerås och Köping. Underhållsåtgärder krävs likaså i Falsterbokanalerna och på många av våra utsjöfyror. Avvecklings- och saneringsåtgärder behöver genomföras på flera av våra anläggningar. Likaså står vi inför generationsväxling av tekniken i många av fyrorerna då den har uppnått sin tekniska livslängd. Under 2018 kommer sjömätningar ske i Göta älv, varefter underhållsmuddringsbehovet av älven kan bedömas. Däremot visar sjömätningar genomförda under 2016 att muddringsbehov i Flintrännen inte föreligger, vilket tidigare befarats.

Teknikutveckling och modernisering. Den tekniska utvecklingen i samhället går snabbt. Den teknik som stöder sjöfarten behöver utvecklas i takt med ökad digitalisering, krav på utvecklad positioneringsteknik och behov av förbättrad teknik för att möjliggöra informationsdelning och kommunikation. Eftersom sjöfarten är internationell måste utvecklingen ske tillsam-

mans med övriga sjöfartsnationer inom ramen för bl.a. IMO (International Maritime Organisation) och ITU (International Telecommunication Union). Trenden kräver att vi måste fortsätta utveckla vår verksamhet för att anpassa oss till teknikutvecklingen samtidigt som vi under en relativt lång övergångsperiod måste upprätthålla gamla system för att möjliggöra anlöp med den äldre delen av flottan.

Flera av de arbetsfartyg som används för underhåll av farledsnätet närmar sig slutet på sin tekniska livslängd. Den teknik som krävs i farlederna ska styra kraven på nästa generations fartygsflotta varför ett strategiarbete för 2020-talets flytande sjösäkerhetsanordningar har initierats.

Identifierade åtgärder. Utöver pågående åtgärder i Södertälje kanal och sluss samt Mälarfleden har regeringen gett Trafikverket i uppdrag att utreda ytterligare sjöfartsåtgärder i farlederna till Luleå, Hargshamn, Södertäljelandsort, Horsstensleden, och Trollhätte kanal/ Göta älv, vilket kan påverka framtida infrastrukturinsatser.



Strategier 2018–2020

Översyn strategiska farleder. Vi fokuserar på att dels fortsätta minska kostnaderna för utmärkning av farleder som inte används av den betalande sjöfarten, dels se över vilka farleder som inte behövs.

Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. Vi lyssnar av och bedömer föreslagna åtgärder från transportköpare, hamnar och andra intressenter om kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder och bevakar utvecklingen av såväl fartyg som transportmönster. Vi arbetar för att prioriterade infrastrukturprojekt för sjöfarten föreslås i den kommande nationella åtgärdsplanen för transportinfrastruktur och genomför redan beslutade farledsåtgärder finansierade genom aktuell plan.

Teknikutveckling. Vi vidareutvecklar och säkerställer en kostnadseffektiv och modern teknikplattform som bygger på modulära lösningar och virtuella IT-miljöer med hög tillgänglighet och stor flexibilitet. De system som behövs för säker positionering utvecklas i enlighet med Sjöfartsverkets tekniska strategi och bygger på samarbete med Lantmäteriet och nya metoder för landbaserad radionavigering. Möjligheten att med hjälp av modernt djupunderlag och ekolod fastställa ett fartygs position utreds närmare.

Synergier. Genom att öka samarbetet med andra myndigheter inom farledshållning skapar vi stordriftsfördelar och synergier. Vid slutet av 2019

har militärledningssystemet återskapats genom samverkan med Försvarsmakten varefter samarbetet övergår till en underhållsfas. Vår farledsverksamhet blir en självklar samarbetspartner inom projektering och etablering samt underhåll och service av farleder och sjösäkerhetsanordningar.

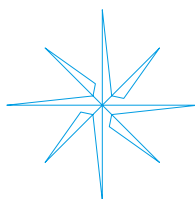
Inre vattenvägar och kustsjöfart. Sjöfartsverket deltar i utvecklingen av sjöfart på inre vattenvägar i syfte att avlasta befintlig landinfrastruktur.

Genomförande med miljöhänsyn. De flesta åtgärder som genomförs har genomgått en miljöprövning. I dessa fastställs vilken miljöhänsyn som måste tas. Genom att ställa miljökrav vid upphandling av tjänster och varor till åtgärdernas genomförande minimerar vi miljöpåverkan ytterligare.

Investeringsbehov

För 2018–2020 beräknas investeringsbehovet för farleder uppgå till ca 1 590 Mkr. Det är en betydande ökning jämfört med tidigare vilket förklaras av att farledsinvesteringarna via nationella planen numera hanteras som anläggningar i Sjöfartsverkets balansräkning. En stor del av investeringsbehovet för farleder avser dessa farledsinvesteringar som sker i nära samarbete med Trafikverket enligt inriktningen i nationella planen för transportinfrastrukturen. Under 2017 genomförs Trafikverkets åtgärdsplanering i syfte att ta fram en nationell plan och länsplaner för 2018–2029 vilken kommer fastställas under

Farleder, tkr					
	Utfall 2016	Budget 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020
Södertälje kanal	200	846	100	500	500
Trollhätte kanal	2 290	5 090	6 200	3 700	55 000
Farledsförbättringar och mindre kanaler	137 953	550 000	603 500	562 000	287 000
Farledsstationer	0	0	0	1 500	0
Fast utmärkning	4 674	7 001	6 000	6 000	6 000
Flytande utmärkning	723	0	1 000	2 000	1 500
Arbetsfartyg	981	9 200	9 000	0	13 500
Övrigt	8 462	16 287	11 000	3 000	11 000
Summa	155 283	588 424	636 800	578 700	374 500



våren 2018. Farledsinvesteringarna, som är anslagsfinansierade via Trafikverket, uppgår under 2018–2020 till ca 1 248 Mkr. Sjöfartsverket är samtidigt medfinansierare för vissa åtgärder i Södertälje inom Mälarpjektet (drygt 150 Mkr). Resterande del av investeringsbehovet utgörs främst av 105 Mkr år 2020 avseende omfattande underhåll i Trollhätte kanal och Höllviken/Falsterbo. Andra investeringsbehov under perioden är för arbetsfartyg, farledsbåtar samt fast och flytande utmärkning.

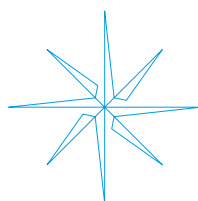
Resultatprognos

Intäkterna i farledsverksamheten utgörs till övervägande del av uppdragsintäkter för öppning och stängning av väg- och järnvägsbroar, utförda

tjänster med arbetsfartyg, samt uthyrning av fastigheter. Eventuella reavinster är inte prognostiserade för åren 2018–2020. I syfte att stärka den ekonomiska ställningen i Sjöfartsverket ökade anslagstilldelningen med 300 Mkr per år under åren 2014–2016 varav 100 Mkr fördelades till farledsverksamhet. Detta har nu upphört vilket förklarar de minskade intäkterna 2017. Under planperioden ingår ett par större muddringar. Muddrings-insatserna är ofta svåra att kostnadsberäkna innan sjömätning är utförd och kostnadsprognosen baseras till stor del på tidigare erfarenheter. Intäkterna och kostnaderna förväntas i övrigt kvarstå på en relativt oförändrad nivå under hela perioden. ▲

Resultaträkning Farleder, tkr					
	Utfall 2016	Budget 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020
Rörelsens intäkter					
Anslag	177 203	77 203	77 203	77 203	77 203
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	72 872	69 632	69 946	69 966	70 386
Summa rörelseintäkter	250 075	146 835	147 149	147 169	147 589
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-119 788	-123 608	-126 323	-129 165	-132 350
Övriga externa kostnader	-99 450	-105 372	-101 596	-114 192	-109 688
Avskrivningar	-79 496	-83 412	-84 808	-85 231	-89 853
Summa direkta rörelsekostnader	-298 734	-312 392	-312 727	-328 588	-331 891
Resultat före indirekta rörelseposter	-48 659	-165 557	-165 578	-181 419	-184 302

Foto: Nils Israelsson, Fototävling för sjöfolk 2016



Sjögeografisk information

Sjöfartsverket ska säkerställa beskrivningen av sjövägarna för kommersiell sjöfart och samtidigt beakta fiske- och fritidsbåtstrafikens behov. Det sker genom att vi ger ut elektroniska sjökort, papperssjökort, båtsportskort och publikationer. Vår sjömätning sker i prioriterade farleder, inklusive anslutande farvatten, i enlighet med internationella standarder.

Mål 2018-2020

- Samtliga prioriterade svenska farvatten som används av kommersiell sjöfart sjömätts i enlighet med Östersjöländernas överenskommelse inom ramen för HELCOM, vilket för svensk del innebär ett färdigställande 2020.
- Ett anslagsfinansierat nationellt program för kartering av våra grunda kustzoner har initierats.
- Sjökortprodukterna inom ramen för projektet Sjökortsliftet har moderniserats.
- Våra geodatatjänster är utvecklade och vår nautiska tilläggsinformation finns i ett standardiserat format.
- Sjöfartsverket är nationell samordnare för sjömätning.
- Vi har djupdataproducter i standardiserat format framme för prioriterade områden enligt kundefterfrågan.

Analys

Ökad efterfrågan. Efterfrågan på sjögeografisk information ökar alltmer i samhället för havsmiljöfrågor, havsplanering och för att hantera klimatförändringarna. Detta gäller framför allt för de grunda kustzonområdena där modern sjömätning ofta saknas. Vad gäller sjökort ökar antalet användare av elektroniska sjökort (ENC) till stor del på grund av IMO:s krav på införande av ECDIS (en standard för elektroniska sjökort) senast 2018.

Höga kvalitetskrav. Vi ser ett ökande behov av att sjömäta områden utanför farlederna som trafikerar av handelssjöfarten. Dessa områden motsvarar ca 25 procent (45 000 km²) av de totala farvattnen. Användning av elektronisk navigationsutrustning har ökat kraftigt. Såväl

yrkestrafiken som allmänhetens möjlighet att navigera med hög positionsnoggrannhet, även utanför farlederna, ökar kraven på att sjökortsinformationen ska hålla motsvarande kvalitet. Idag bygger sjökorten i stor utsträckning på äldre sjömätningar vilket inte motsvarar dagens krav på djupinformation. De djupdata som blir resultatet av sjömätning ger också framtida möjligheter för handelssjöfarten att bränsle- och miljöoptimera sina rutter i Östersjön. Högupplösta djupdata tillsammans med bättre vertikal positionering kan också användas för att få bättre kontroll på hur mycket vatten fartygen har under kölen och på så sätt få möjlighet att lasta något ytterligare. För detta ändamål behöver Sjöfartsverket ta fram standardiserade djupdataproducter enligt IHO-standard (S-102).

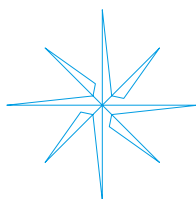


Foto: Bildbyrå Skandinav



Strategier 2018–2020

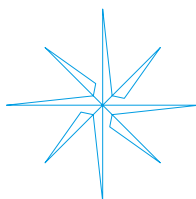
Ökad sjömätning. Modern sjömätning med högupplöst djupdata skapar förutsättningar för en säker sjöfart, bland annat genom ruttoptimering, vilket i sin tur skapar förutsättningar för minskad bränsleförbrukning. Sjöfartsverket har inom projektet FAMOS, genom EU-kommissionens finansieringsinstrument CEF (Connecting Europe Facility), fått extern delfinansiering fram till och med 2018 och kommer under planperioden att fortsatt aktivt söka extern delfinansiering för att sjömäta de farleder som används av kommersiell sjöfart och som lyfts fram inom HELCOM-samarbetet. Inom ramen för projektet ”Sjökortslyftet” (ingår i FAMOS) moderniseras djupinformation i sjökortsprodukter längst hela svenska kusten och en ny referensnivå införs.

Bredare geografisk täckning. Sjöfartsverket tillhandahåller sjökort både till den professionella användaren och till allmänheten för att dessa ska kunna navigera säkert i våra farvatten. Med anledning av detta krävs åtgärder som innebär sjömätning även inom kritiska områden utanför farlederna. Ett exempel på en sådan åtgärd är genom maritimt partnerskap med Stockholms

läns landsting och Ålands landskapsregering, där Sjöfartsverket och nämnda aktörer fått EU-finansiering via Interreg Central Baltic programmet för att sjömäta och förbättra sjökortsprodukterna i de delar av Stockholms skärgård där sjögående kollektivtrafik bedrivs. Projektet som benämns ADAPT ska vara slutfört 2019.

Framtida sjömättningsresurser. Enligt överenskommelse inom HELCOM kommer sjömätning för handelsjöfartens behov vara slutfört 2020. Prioritering kommer fortsatt att ske enligt definitioner gjorda inom ramen för HELCOM och Baltic Sea Hydrographic Commission (BSHC). Större delen av sjömätningen av ytor utomskärs kommer att vara slutförd 2020, och det sammanfaller i tiden med färdigställande av den analys Sjöfartsverket gör över befintlig fartygsflotta, som också inkluderar en investeringsplan fram till 2035. Behovet av vilka och vilken typ av sjömättningsfartyg Sjöfartsverket behöver för framtida sjömättningsbehov efter 2020 är en viktig del av analysen.

Effektiva produktionslösningar. Byte av produktionssystem för sjökortsprodukter slutförs



2017. Därefter bör det säkerställas att det nya systemet är driftsäkert, och vissa mindre förvaltningsåtgärder kan förväntas i systemet. En teknisk översyn av Sjögeografis andra primära produktionssystem Djupdatabasen behöver göras under perioden och investeringar för uppgradering eller byte av systemet kan förväntas.

Nautisk tilläggsinformation. All information som behövs för en säker och effektiv navigering går inte att redovisa i sjökort. IMO:s regelverk föreskriver därför att kuststaten tillhandahåller publikationer som komplement till sjökorten. Ett nytt koncept för att tillhandahålla sådan information (nautisk tilläggsinformation) tas fram för de mest prioriterade hamnarna och dess farleder.

Djupdataprodukter. För ruttoptimeringar och bättre kontroll på hur mycket vatten ett fartyg har under kölen behöver standardiserade djupdataprodukter tas fram för sjöfarten. IHO har tagit fram en standard för detta, S-102, men vissa frågetecken kvarstår vad gäller produktivering och användning för slutanvändaren. Inom FAMOS Odin tar vi fram en produktspecifikation för S-102 i Sverige och en strategi för den nya produkten utifrån kundefterfrågan. Även Försvarmakten har efterfrågat S-102 för delvis andra behov än handelssjöfartens.

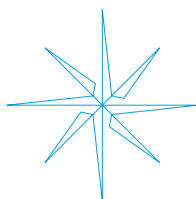
Geodatatjänster. Genom att utveckla smarta och efterfrågade geodatatjänster förenklar vi hanteringen av produkter ut till kund och förbättrar tillgängligheten. Vi avser dessutom öka våra intäkter genom att ta betalt för geodatatjänster.

Kustzonskartering. Vi vidareutvecklar metoder för att sjömäta strandnära vattenområden och stödjer arbetet med klimatanpassning för att kunna tillhandahålla ett modernt och högupplöst djupunderlag till bland annat översvämningssmodeller. Sjöfartsverket för dialog med SGU och Lantmäteriet om förutsättningarna för att få till stånd ett nationellt program för kvalitetsutveckling av höjd- och djupmodellerna inom Sveriges grunda kust- och strandzoner (0-10m vattendjup). Det inkluderar bl.a. länsvis laserskanning av djupförhållanden med kompletterande fartygsmätningar av grunda vattenområden.

Tillsammans med Lantmäteriets höjdmodell på land utgör våra djupmodeller ett viktigt underlag vid utveckling av kust- och strandzonerna och vid analyser av miljö- och klimatförändringseffekter, till exempel stigande havsnivåer och erosion. Högupplösta djupdata i kustzonen är även ett viktigt underlag för en effektiv havsplanering för myndigheter och kustkommuner. På motsvarande sätt som Lantmäteriet getts i uppdrag att bygga upp en ny nationell höjdmodell på land, via bl.a. laserskanning (LIDAR), så bör nu en modern högupplöst djupmodell byggas upp för anslutning till Lantmäteriets höjdmodell. Behovet av att initiera ett statligt anslagsfinansierat kustzonskarteringsprogram har även lyfts fram som en högt prioriterad aktivitet i handlingsplanen till Geodatastrategin, vilken kommer att läggas fram för Näringsdepartementet i början av 2017. Ett sådant program bedöms utgöra ett mycket stort värde för ett stort antal intressenter verksamma i våra kustområden, inte minst inom kommunal och statlig verksamhet, samt den maritima turismnäringen.

Tillgång till sjögeografiska data. En trend som till stor del drivs av EU är ökade krav på att geografiska data tillgängliggörs och tillhandahålls kostnadsfritt från och mellan statliga myndigheter. För Sjöfartsverkets del ser vi ett behov av kostnadstäckning genom anslag för att kunna införa och förvalta geodatatjänster som är riktade till andra samhällssektorer (än sjöfarten), eftersom dessa tjänster inte gynnar handelssjöfarten utan samhället i stort.

För att uppnå en bättre kostnadseffektivitet/hushållning med statens medel som används för sjömätning vill Sjöfartsverket ha uppdraget att samordna sjömätning och dess finansiering samt kvalitetssäkring nationellt. Förslag om detta har lyfts fram i regeringens arbete med en Nationell Maritim Strategi. För att uppnå en heltäckande djupdatabas verkar Sjöfartsverket också för samfinansiering av sjömätningen i områden utanför farlederna genom fördjupat samarbete med berörda myndigheter.



Investeringsbehov

För åren 2018–2020 beräknas investeringsbehovet uppgå till cirka 32,8 Mkr varav cirka 19,8 Mkr avser utrustning för sjömätning och

8,5 Mkr IT-system. Resterande medel avser 4,5 Mkr för sjömätningarfartyget Anders Bure samt projektering för ett nytt sjömätningarfartyg under år 2020.

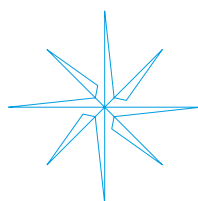
Sjögeografi, tkr					
	Utfall 2016	Budget 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020
Sjömätningarfartyg	1 121	300	4 000	0	500
Utrustning för sjömätning	5 826	3 800	6 600	6 600	6 600
IT-system m.m.	9 392	3 045	2 500	1 500	4 500
Summa	16 339	7 145	13 100	8 100	11 600

Resultatprognos

Intäkterna inom sjögeografisk information avser försäljning av sjökort och royalty för användning av data som Sjöfartsverket tillhandahåller, samt extern finansiering av olika uppdrag. Efterfrågan på sjögeografisk information ökar

alltmer och takten på sjömätning är hög. Inom EU-projektet FAMOS, där prioriterade farleder kategori 1 och 2 ska vara färdigmätta 2020, ökar kostnaderna men även medfinansieringen under planperioden. ▲

Resultaträkning sjögeografi, tkr					
	Utfall 2016	Budget 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020
Rörelsens intäkter					
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	64 368	63 724	64 924	63 724	60 574
Summa rörelseintäkter	64 368	63 724	64 924	63 724	60 574
Rörelsens kostnader					
Personalkostnader	-81 033	-84 424	-84 895	-86 504	-87 437
Övriga externa kostnader	-43 780	-56 488	-65 156	-58 278	-47 953
Avskrivningar	-6 503	-7 472	-8 713	-10 429	-10 574
Summa rörelsekostnader	-131 316	-148 384	-158 764	-155 211	-145 964
Resultat före indirekta rörelseposter	-66 948	-84 660	-93 840	-91 487	-85 390



Sjötrafikinformation

Sjötrafikinformation/sjötrafikservice är en avgörande del i uppdraget att förse ankommande och avgående fartyg i svenska hamnar med tjänster som levererar hög sjösäkerhet, ökat miljöskydd och effektivitet i sjötransportsystemet.

Mål 2018–2020

- Vi erbjuder en internationellt auktoriserad VTS-service med certifierade trafikoperatörer och ackrediterad utbildning.
- Våra trafikcentraler effektiviseras genom hög kompetens och servicegrad, uppdaterade IT-tjänster och behovsstyrd bemanning.
- Anlöpsprocessen kartläggs och vidareutvecklas i samarbete med sjöfartsnäringsen och berörda myndigheter till det Digitala anlöpet.
- En integrerad funktion för sjöövervakning har utvecklats i samarbete med berörda myndigheter och utökad bilateral samverkan runt Östersjön.
- Anmälningssportalen Maritime Single Window bidrar till minskade ledtider och ökad kundnytta i det Digitala anlöpet.
- Förbättrade rutiner för intäktsuppföljning och rationaliseringseffekter genom det Digitala anlöpet bidrar positivt finansiellt.

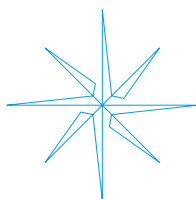
Sjötrafikservice ges inom områdena fartygstrafiktjänster, sjösäkerhetstjänster och sjöfartstjänster. Tjänsterna utgår från fyra trafikcentraler där funktioner för VTS och Sweden Traffic inryms samt en central funktion för tjänster inom e-sektorn. VTS och Sweden Traffic har som främsta syfte att genom informationsutbyte med sjötrafiken minska risken för grundstötningar och kollisioner, och därmed förhindra sjöolyckor och utsläpp till miljön. Ett annat syfte är att tillföra relevant sjötrafikinformation till en gemensam sjölägesbild för svenska myndigheter i olika avseenden.

Sjöfartsverkets e-tjänster utgår från centrala IT-plattformar i samarbete med relevanta myndigheter och sjöfartsnäringsen. E-tjänsterna är ett

stöd för sjöfarten att kunna uppfylla pliktkraven för lotsbeställning och fartygsanmälan i relevanta fartygsanlöp.

Analys

Sjötrafikflödet. Den osäkra utvecklingen av den globala ekonomin kommer sannolikt påverka antalet anlöp till Sverige negativt i det korta perspektivet. En robustare och mer IT-intensiv transportplanering bedöms minska behovet av täta anlöp vilket håller trenden med större men färre fartyg vid liv. Trenden ställer nya krav på den maritima infrastrukturen med fördjupade farleder, utökad trafikledningsförmåga och effektivare hamnsystem i ett alltmer automatiserat processflöde med mindre inblandning av mänskliga mellanhänder.



Utvecklingen rusar. Forskning och utveckling av nya maritima informationstjänster växer både i Europa och globalt. Konkurrensen ökar mellan olika konceptuella IT-lösningar för processkontroll och informationsdelning. Det medför en massiv utveckling av IT-tjänster och förslag på standarder för transportsektorn som är svår att överblicka och som motverkar behoven av förenklade affärsmodeller inom sjöfartssektorn.

Digitaliseringen av samhället kommer främst att ske i de mest komplexa och kostnadsdrivande sektorerna vilket pekar på de idag traditionellt dyraste och mest avancerade manuella tjänsterna, där kraven på automatik kommer att växa. Detta medför behov av helt nya tjänstetyper och roller. Den största utmaningen är därför hur traditionell verksamhetsutveckling och arbetsmarknad snabbare kan anpassas till ett ökat innovativt förhållningssätt inom forskning och produkt-/tjänstutveckling.

Krav på automation gör att nya typer av kompetenser kommer att krävas som kan hantera att skillnaden mellan utvecklingsmiljö och produktionsmiljö alltmer suddas ut.

Standarder, regelverk och policy. En annan utmaning är att revidering av internationella regelverk och standarder kommer att behöva genomföras både snabbare och oftare av de internationella organisationerna, bland annat IALA, IHO, IMO och EU/EMSA.

I Sverige saknas idag en politiskt förankrad nationell inriktning av hamnutvecklingen, vilket medför en reducerad möjlighet att öka samhällsnyttan inom den sektorn. Delar av Sjöfartsverkets kärnverksamheter ingår i det som i andra länder utgör hamnmyndighet. Det saknas en gemensam nationell utvecklingsplattform vilket skapar lokala lösningar och en heterogen transportmiljö.

Strategier 2018–2020

GotApp en testplattform. Det nära samarbetet med Göteborgs Hamn AB fortsätter. GotApps koordinerande roll för trafikflödet i hamnen förbättras och kvalitetssäkras. Konceptet utgör en platt-

form för liknande samarbeten med i första hand Stockholms Hamnar och Öresundsregionen.

Vi implementerar nya tekniska system. Ett nytt VTS-system och nya kommunikationslösningar för Sweden Traffic banar väg för effektiv informationsdelning och utveckling av befintliga och nya tjänster. Med centraliserad teknik ökar vi i effektivitet och redundans. Information kan delas säkert med aktörerna i den maritima sektorn via överenskomna datastrukturer och modeller samt med snabbast tillgängliga överföringskanaler.

Affärsverksamhet med fokus på det Digitala anlöpet. Ett nytt arbetssätt införs där nuvarande dygnet runt-funktioner fokuserar fullt ut på effektiva anlöp i samarbete med berörda aktörer. Utvecklingen av detta bör ske i projektform och mycket nära befintlig produktionsmiljö. Att våga testa snarare än under lång tid utreda blir en framgångsfaktor.

Förenklad administration för sjöfarten. Trafikcentralen i Södertälje är med sin användarstödfunktion Sweden Traffic nationell kontaktpunkt för portalen Maritime Single Window, dit ett fartygs uppgifter inför en ankomst till eller avgång från en hamn lämnas. Här skapas förutsättningar för våra e-tjänster att verka i en optimerad anlöpsprocess där hamnssystem, övervakningssystem, affärssystem och verktyg för processtyrning tillsammans skapar en hållbar och utvecklingsbar anlöpsmiljö.

Internationellt fokus. En tydlig inriktning finns i det internationella arbetet med fokus på att påverka utvecklingen i standarder, rekommendationer och riktlinjer som beslutas inom e-Navigation och på VTS-området globalt. Vi ska representera Sverige i aktuella kommittéer och arbetsgrupper i det som avser operativt arbete, utbildning och teknik.

Söker lagstöd. Vi vill få lagstöd för att VTS-verksamheten är en viktig strategisk funktion. Lagrummet ska reglera ansvar och krav för utförande och tillsyn av VTS-tjänsten; en om-

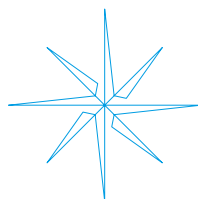
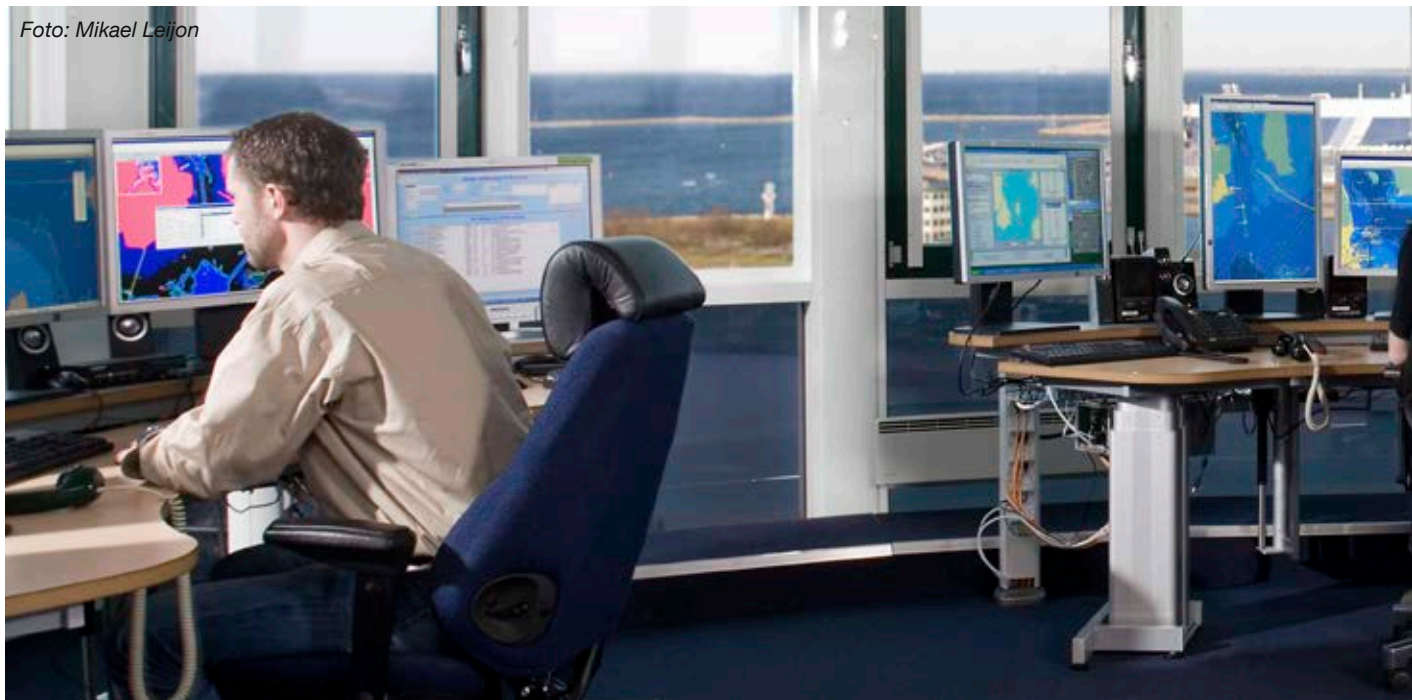


Foto: Mikael Leijon



fattande tjänst som har utvecklats snabbt de senaste åren med allt högre krav på utförande, kvalitet och effektivitet.

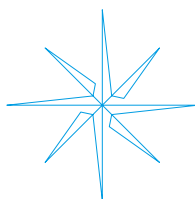
Gemensam infrastruktur. Ett nationellt tekniskt samarbete i sjöövervakningsfrågor har inletts med berörda myndigheter. Vi identifierar ekonomiska synergier och resursbehov i syfte att effektivisera och skapa förutsättningar för en hållbar nationell sjöövervakning med en gemen-

sam sjölägesbild för såväl militära, rättsliga och säkerhetsmässiga som kommersiella syften.

Investeringsbehov

För åren 2018-2020 beräknas investeringsbehovet uppgå till cirka 54,8 Mkr som i huvudsak avser investeringar för sjöövervakning inkluderat VTS-system, kommunikationslösningar för Sweden Traffic och ny radarteknik.

Sjötrafikinformation, tkr					
	Utfall 2016	Budget 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020
VTS-system	3 226	32 101	22 375	22 375	10 000
Summa	3 226	32 101	22 375	22 375	10 000





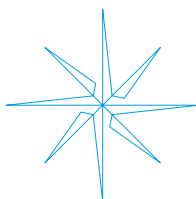
Resultatprognos

Resultatet för åren 2018–2020 förväntas kvarstå på en relativt konstant nivå. Intäkterna utgörs i huvudsak av utbildningar, lokalhyror från informationscentralen i Malmö som drivs i samarbete med Søværnets Operative Kommando i Danmark samt externa uppdrag. Framtida affärsutveck-

ling inom verksamhetsområdet kan innebära att nya intäktsområden uppstår inom hamnnära tjänster, tillfälliga övervakningsuppdrag och ett ökat utbildningsbehov i Östersjöområdet. Verksamheten är relativt statisk i volym och påverkas i låg grad av konjunktursvängningar. ▲

Resultaträkning sjötrafikinformation, tkr

	Utfall 2016	Budget 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020
Rörelsens intäkter					
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	2 554	1 877	2 600	2 600	3 100
Summa rörelseintäkter	2 554	1 877	2 600	2 600	3 100
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-34 444	-34 925	-35 818	-36 735	-37 675
Övriga externa kostnader	-7 297	-8 559	-10 991	-9 691	-9 891
Avskrivningar	-3 804	-2 357	-4 190	-6 144	-8 048
Summa direkta rörelsekostnader	-45 545	-45 841	-50 999	-52 570	-55 614
Resultat före indirekta rörelseposter	-42 991	-43 964	-48 399	-49 970	-52 514



Isbrytning

Sjöfartsverkets isbrytare och dess verksamhet utgör en viktig funktion för att sjötransporter till och från Sverige ska kunna utföras även vintertid och att svenska hamnar kan vara öppna året runt med hög servicenivå. För fartyg som är lämpade för vintersjöfart är det Sjöfartsverkets målsättning att den genomsnittliga väntetiden under säsongen ska vara högst fyra timmar.

Mål 2018–2020

- Vi har ett formaliserat samarbete för isbrytningsverksamheten i Östersjön som möjliggör effektivitet och anpassad servicenivå.
- En långsiktig behovsanalys (efter 2030) av Sveriges isbrytarresurser med tillhörande åtgärdsplan är genomförd.
- Verkställande av de delar av åtgärdsplanen som faller inom tidsperioden.

Analys

Förändrad kravbild. Sjöfartsverkets isbrytarflotta består i dagsläget av fem isbrytare byggda under 70- och 80-talet och två hjälpisbrytare från tidigt 80-tal. Dessa fartyg har livstidsförlängts för att öka den ekonomiska nyttan för Sjöfartsverket. De byggdes för att tillmötesgå en annan kravbild än dagens och med en dåtidens teknik, vilket påverkar både Sjöfartsverkets bunkerkostnader men även Sjöfartsverkets miljöpåverkan.

Framtidens transportbehov. För att effektivisera transporterna till sjöss sker successivt en övergång till större handelsfartyg som transportbärare. Detta leder till förändrade krav på isbrytningsresurserna.

Nya miljöregler. Nya internationella regler om energieffektivitet på nytt tonnage innebär att

den isgående förmågan hos handelstonnaget successivt försämras. Detta innebär ett ökat behov av isbrytningskapacitet om nuvarande mål för vintersjöfarten ska kunna upprätthållas.

Vintersjöfart på inre vattenvägar. Sjöfartsverket har i olika omfattning ansvar för vintersjöfarten på landets inre vattenvägar. Om ansvaret även utökas till att gälla viss kustsjöfart, kommer det att ställa ökade krav på Sjöfartsverkets isbrytningskapacitet.

Stockholm Norvik Hamn. Hamnen kommer att vara färdigbyggd under planperioden. Denna hamn erbjuder anlop för större fartyg vilket i sin tur innebär att under stränga vintrar och eventuellt även under normala vintrar kan isbrytningsresurserna komma att ställas inför förändrade krav.

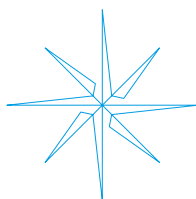


Foto: Maria Asén



Reservdelsutmaning. Givet åldern på Sjöfartsverkets isbrytarflotta och att viss utrustning är specifik för denna typ av fartyg ser Sjöfartsverket en ökande risk avseende tillgängligheten till reservdelar och servicepersonal med rätt kompetens.

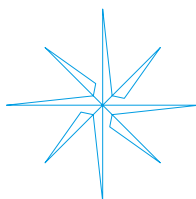
Strategier 2018–2020

Långsiktig behovsförståelse. Med anledning av den ålderstigna isbrytarflottan och anpassning till nya miljöregler och de miljömål vi ska leva upp till, samt den ökande risken för svårigheten att hitta reservdelar till befintlig flotta, genomförs en analys av Sveriges långsiktiga isbrytarbehov och hur detta kan tillgodoses på bästa sätt både ur ett operationellt, miljömässigt och finansiellt perspektiv. Sjöfartsverket behöver under planperioden inleda arbetet med att omsätta denna förståelse i praktiken.

Sjöfartsverket ser tre huvudscenarier;

- 1) återinvesteringar i befintligt tonnage som resulterar i att framtida behov tillgodoses,
- 2) inhyrning av isbrytningskapacitet och
- 3) inköp av nytt tonnage. Sjöfartsverkets hypotes är primärt att befintligt tonnage behöver ersättas med nytt tonnage.

Samverkan. Sjöfartsverket verkar för ett samutnyttjande av lämpliga isbrytande resurser inom staten. Ett utvidgat samarbetsavtal mellan Sverige, Finland och Estland bidrar till att lösa problemet med avsaknaden av större isbrytningsresurser i södra Östersjön. Sjöfartsverket ämnar fortsätta det befintliga samarbetet med Polarforskningssekretariatet gällande befintliga fartyg.



Investeringsbehov

Strukturella förändringar bland annat i form av en övergång till större fartyg och internationella miljöregler om energieffektivitet på nybyggda fartyg, gör att isbrytarkapaciteten behöver anpassas efter framtida behov.

Sjöfartsverket har initierat en behovsanalys avseende Sveriges isbrytarbehov. Baserat på resultatet av analysen kommer Sjöfartsverket att

formulera det investeringsbehov som föreligger. De initiala beräkningar som tagits fram inför analysen visar på att ersättning av en isbrytare kostar ca 1 000 Mkr. Skulle Sjöfartsverkets primära hypotes verifieras kommer detta att resultera i att en första isbrytare behöver upphandlas och levereras vid årsskiftet 2020-2021 för att säkerställa att Sveriges isbrytarkapacitet bibehålls mellan 2020 till 2030 och därefter.

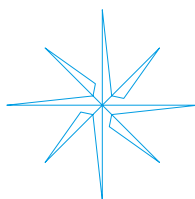
Isbrytning, tkr					
	Utfall 2016	Budget 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020
Fartyg	27 395	47 720	313 000	215 500	210 000
Summa	27 395	47 720	313 000	215 500	210 000

Resultatprognos

I syfte att stärka den ekonomiska ställningen i Sjöfartsverket ökade anslagstilldelningen med 300 Mkr per år under åren 2014–2016 varav 200 Mkr fördelades till isbrytningsverksamheten. Från och med 2017 upphör detta tillfälliga anslag och anslagsintäkterna minskar med 200 Mkr samtidigt som ett samarbetsavtal med Finland löper ut vilket minskar övriga externa intäkter. Från 2017 verkar Sjöfartsverket för full konkurrensneutralitet mellan olika transportslag och driver frågan att vinterväghållning till sjöss fullt ut finansieras med anslagsmedel,

vilket är ett belopp motsvarande 250 Mkr per år. Av de övriga externa intäkterna avser merparten uthyrning av isbrytare under tider då de inte används för isbrytning. Efterfrågan på isbrytarfartygen till olika uppdrag har ökat under senare år och möjligheten till ökade intäkter bedöms därmed som god. I resultatprognosen tillkommer intäkter för SLU:s forskningsfartyg, där Sjöfartsverket kommer ta ett rederiansvar, med 25 Mkr från och med 2019. Kostnaderna varierar kraftigt med isutbredningen och prognoserna under planperioden utgår från en mild vinter. ▲

Resultaträkning isbrytning, tkr					
	Utfall 2016	Budget 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020
Rörelsens intäkter					
Anslag	200 000	0	0	0	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	74 071	34 965	36 580	58 000	58 000
Summa rörelseintäkter	274 071	34 965	36 580	58 000	58 000
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-10 055	-10 178	-9 604	-19 043	-19 144
Övriga externa kostnader	-266 530	-260 781	-263 042	-278 524	-271 713
Avskrivningar	-29 313	-30 208	-26 909	-19 742	-21 159
Summa direkta rörelsekostnader	-305 898	-301 167	-299 555	-317 309	-312 016
Resultat före indirekta rörelseposter	-31 827	-266 202	-262 975	-259 309	-254 016



Sjö- och flygräddning

Sjöfartsverkets sjö- och flygräddning (SAR, Search and Rescue) är ett samverkanssystem som bistår nödställda eller hjälpbehövande utan ekonomiska incitament. Sjö- och flygräddningstjänst regleras förutom i svensk lagstiftning även genom internationella konventioner och den gemensamma manualen IAMSAR, framtagen av FN-organen IMO (International Maritime Organization) och ICAO (International Civil Aviation Organization). Sjöfartsverket leder och koordinerar samtliga insatser inom det statliga ansvarsområdet genom sjö- och flygräddningscentralen JRCC (Joint Rescue Coordination Center). Vid insatserna används sjögående och flygande resurser från Sjöfartsverket, men även från en rad andra organisationer, såsom Sjöräddningssällskapet (SSRS), Kustbevakningen, Försvarsmakten, Polisen och handelssjöfarten.

Mål 2018–2020

- Vi har en sjöräddningstjänst som är dimensionerad för att, när positionen är känd, kunna undsätta inom 60 minuter i 90 procent av fallen på svenskt vatten och inom 90 minuter i 90 procent av fallen på internationellt vatten inom den svenska sjöräddningsregionen.
- Vi har en flygräddningstjänst som lokaliserar saknade luftfartyg med aktiverad nödsändare inom 90 minuter i 90 procent av fallen och utan aktiverad nödsändare inom 24 timmar i 90 procent av fallen.
- Vi har ett sammanhållet system för räddning av nödställda över land och hav, med effektiv användning av samhällets samlade resurser.

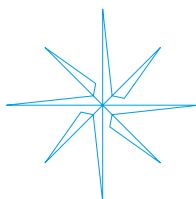
Sjö- och flygräddningen finansieras enligt en fastställd finansieringsmodell där respektive kravställare bekostar sin andel av systemet, baserat på bland annat krav på yttäckning och hur insatserna fördelar sig. De kravställare som bekostar verksamheten är handelssjöfarten genom farledsavgifterna, civila luftfarten genom det europeiska avgiftssystemet Eurocontrol, och Försvarsmakten, samt anslag över statsbudgeten direkt till Sjöfartsverket, vilket främst avser fritidsbåtssektorn.

Analys

Höjd beredskap. Stora händelser har under senare år inneburit stor påfrestning på det

globala samhällets krisberedskap, bland annat flygplanskatastrofer och förlista fartyg. Parallellt med det ser vi ett nytt säkerhetspolitiskt läge, främst internationellt men också i vårt närområde med ökad militär aktivitet i Östersjön. Därtill befinner sig många människor på flykt i världen, en utveckling som även påverkar Sverige.

Ny teknik. Den tekniska utvecklingen har ökat kraftigt, vilket påverkar räddningsinsatser i allt från larmhantering till operativa resurser. Förekomsten av obemannade flygfarkoster, s.k. drönare eller RPAS, har ökat och dessa går idag att anskaffa till låg kostnad. Studier för framtagning av teknik och regelverk pågår och inom



en snar framtid bedöms RPAS och helikoptrar kunna komma att uppträda tillsammans vid exempelvis efterforskning.

Utökat uppdrag. Klimatförändringar innebär att förekomsten av extrema väderförhållanden förväntas öka i framtiden, vilket antas ge upphov till ett ökat antal räddningsinsatser. Dessutom trafikerar sjöfarten i ökande utsträckning områden som tidigare har haft mycket begränsad framkomlighet. Sverige har undertecknat ett avtal om sjö- och flygräddningssamarbete i Arktis, Arctic SAR, vilket kan komma att innebära en utökad roll för Sjöfartsverket som nationellt ansvarig myndighet för sjö- och flygräddningen.

Gränsdragningsproblematik. Statens skyldigheter inom räddningstjänst inkluderar förutom sjö- och flygräddning även fjällräddningstjänst, efterforskning av försvunna personer i andra fall, miljöräddningstjänst till havs samt räddningstjänst vid utsläpp av radioaktiva ämnen och sanering. Ansvar är idag fördelat på flera olika myndigheter och kommunala räddningstjänster. Det innebär att många olika aktörer kan vara involverade i en räddningsinsats, vilket skapar ökad komplexitet och innebär olika ledningsförhållanden. Detta kan leda till gränsdragningsproblematik och försvåra en effektiv användning av resurser.

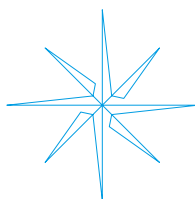
Infrastruktur. Tillgänglighet till öppna flygplatser både med hänsyn till geografi och till tid på dygnet påverkar möjligheten att fullt ut använda flygande räddningsresurser. Förändringar i övrig flygtrafik samt flygplatshållarnas effektivitetskrav kan i framtiden minska möjligheten till öppethållande. Därmed kan det finnas ett behov av att finna nya lösningar för att säkerställa tillgången till flygplatser för samhällsviktig flygtrafik.

Frivilligresurser. Ett fenomen som har blivit tydligt de senaste åren är ökningen av frivilliga samhällsnyttiga organisationer, vilket innebär en betydligt större tillgång till engagerade människor i sökinsatser och därmed förbättrade möjligheter att snabbt lokalisera och nå fram till

nödstillda. Frivilligorganisationerna är en betydelsefull kraft med stark förankring i samhället och detta måste ansvariga myndigheter förhålla sig till och konstruktivt ta tillvara. Sjöfartsverket har ett långtgående samarbete med Sjöräddningssällskapet som är en frivilligorganisation, men i det avseendet unik i sin professionella struktur. Dess verksamhet är av yttersta vikt för svensk sjöräddning genom att de är den enda sjögående resursen som är i ständig beredskap för sjöräddning med 15 minuters inställetid och resurser och besättningar som är helt dedikerade och specifikt utrustade och tränade för sjöräddningsinsatser längs den svenska kusten. Dessutom finns väl etablerade samarbeten med t.ex. Frivilliga flygkåren och ett nyare samarbete med Svenska Brukshundklubben kring utvecklingen av sjöräddningshundar.

Intern omvandling. Säkerställandet av sjö- och flygräddningen med införlivandet av helikopterverksamheten och implementeringen av nya räddningshelikoptrar har krävt en kraftsamling som organisationen i praktiken inte har varit fullt dimensionerad för. Verksamheten har i viss utsträckning präglats av särlösningar och snabba beslut som inte har kunnat arbetas igenom och förankras tillräckligt bra internt. Att utveckla produktionsprocessen, interna samarbeten, interna kommunikationsvägar och interna beslutsprocesser är en kritisk framgångsfaktor.

Kostnadsutveckling. Kostnaderna för sjö- och flygräddning i Sjöfartsverket har ökat kraftigt under de senaste 15 åren. Övergången från användning av militär överkapacitet till ett fullt utvecklat civilt helikoptersystem har inneburit att kostnader har överförts från skattebetalarna till handelssjöfarten och den kommersiella luftfarten. Regelutvecklingen och säkerställandet av den helikopterburna sjö- och flygräddningen har också inneburit ökade kostnader för verksamheten. Kostnader för sjö- och flygräddning finns även hos andra myndigheter, t.ex. Kustbevakningen, som finansieras av anslag.





Sjöräddningsövning, Foto: Fredrik Schlyter

Strategier 2018–2020

Samverka för samhällsnyttan. En utveckling mot ett scenario med en gränsöverskridande struktur för sjö- och flygräddningsinsatser är vad Sjöfartsverket eftersträvar. Med ett sammanhållet räddningstjänstansvar breddas fokus till att kapacitetssäkra och organisera resurser för insatser på land såväl som till havs. För att nå målet om ett sammanhållet räddningssystem med effektiv användning av samhällets samlade resurser utvecklar vi samverkan med såväl våra grannländer som myndigheter och de organisationer som frekvent deltar i sjö- och flygräddningsinsatser, i synnerhet Sjöräddningssällskapet. Utöver insatssamverkan utvecklas samarbetet kring utbildning, underhåll, resursdelning och övningar.

Resursförstärkning. Våra resurser ska kunna användas som förstärkningsresurs för kommunal räddningstjänst, fjällräddningstjänst, miljöräddningstjänst och landsting. På motsvarande sätt

utgör Försvarmakten en förstärkningsresurs när våra egna resurser inte räcker till. Vi formaliserar detta genom avtal med Försvarmakten, Polisen, Kustbevakningen, Sveriges kommuner och landsting och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

Förmågeutveckling. Den pågående regelutvecklingen och analyser av genomförda räddningsinsatser i kombination med de möjligheter som våra nya räddningshelikoptrar ger, medför krav på att kunna utföra räddningsinsatser under förhållanden som tidigare inte har kunnat prioriteras. Det gäller framförallt räddningsinsatser i fjällmiljö såväl som i olika väderförhållanden. Vi ser också ett behov av att utveckla en mer dynamisk anpassningsförmåga.

Utökat ansvar. Den integrerade verksamheten inom sjö- och flygräddningscentralen möjliggör tilläggsuppdrag inom räddningstjänst eller nära angränsande uppgiftsområden såväl som andra

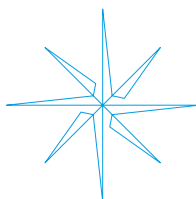


Foto: Patrik Nilsson

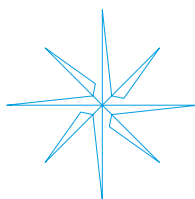


geografiska områden utöver de som ingår i den statliga sjö- och flygräddningstjänsten. De uppdrag som redan utförs för Försvarsmaktens och Trafikverkets räkning kan på sikt kompletteras med ett utökat ansvar inom ramen för statlig räddningstjänst.

Teknikutveckling. I linje med Sjöfartsverkets tekniska strategi och med investeringsprogram i form av nytt kustradionät, nytt lednings- och ärendehanteringssystem för sjö- och flygräddningscentralen samt ny modern helikopterplattform har en stabil teknisk grund säkerställts. Vi satsar nu på systemförbättringar för en gemensam lägesbild och informationsdelning mellan aktörer, och för utlarmning av resurser. Utveckling-

en bevakas på såväl nationell som internationell nivå när det gäller olika former av larmutrustning som marknadsförs med fokus på allmänheten och som kan leda till ett ökat antal larm.

Effektiva avtal. En förutsättning för att uppnå uppsatta mål är att arbetstidsavtalen anpassas för verksamheten. Till skillnad från sjö- och flygräddningscentralen är inte helikopterverksamhetens avtal ändamålsenliga då förmågan att upprätthålla verksamheten utan avbrott har prioriterats framför effektiva avtal. Det nuvarande SAR-avtalet utvärderas i samverkan med personalorganisationerna, och arbetsgivarens utgångspunkt är att anpassningar kommer att aktualiseras under planperioden i syfte att



uppnå avtal som harmoniserar med uppdraget samt främjar flygsäkerhet och dynamisk förmågeutveckling.

Säkerställer en balanserad ekonomi. Finansiell stabilitet är en förutsättning för att inte verksamheten och den operativa förmågan ska påverkas negativt. Det finns flera osäkerhetsfaktorer som har stor bäring på såväl kostnader som

intäkter i verksamheten, och i syfte att optimera resursbilden prövas och utvärderas den kontinuerligt i förhållande till målsättning och riskbild.

Investeringsbehov

För åren 2018–2020 beräknas investeringsbehovet uppgå till 57,7 Mkr varav 26,4 Mkr avser investeringar rörande räddningshelikoptrar och 22,3 Mkr helikopterbasen.

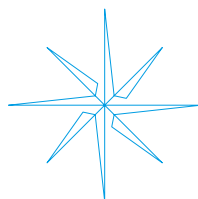
Sjö- och flygräddning, tkr					
	Utfall 2016	Budget 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020
IT-system	1 011	9 148	3 000	3 000	3 000
Helikopterbasen	2 363	7 425	7 425	7 425	7 425
Räddningshelikoptrar	230	8 807	8 807	8 807	8 807
Övrigt	0	650	0	0	0
Summa	3 604	26 030	19 232	19 232	19 232

Resultatprognos

Sjö- och flygräddningen ska enligt den finansieringsmodell som tillämpas finansieras av brukarna av systemet. Det innebär att handelsjöfart, kommersiell luftfart, Försvarmakten och anslag direkt till Sjöfartsverket ska täcka kostnaderna för verksamheten. Under 2015 slut-

fördes övergången till ett nytt helikoptersystem, AW139, från helikoptertillverkaren Agusta Westland. Kostnaderna ökade temporärt under själva implementeringen av det nya systemet, men beräknas under planperioden minska och kvarstå på en relativt konstant nivå 2018-2020. ▲

Resultaträkning sjö- och flygräddning, tkr					
	Utfall 2016	Budget 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020
Rörelsens intäkter					
Anslag	155 189	155 189	155 189	155 189	155 189
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	132 274	127 010	131 994	136 714	136 714
Summa rörelseintäkter	287 463	282 199	287 183	291 903	291 903
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-211 659	-193 157	-188 162	-195 866	-199 187
Övriga externa kostnader	-206 605	-182 869	-187 922	-190 922	-192 869
Avskrivningar	-49 327	-53 252	-56 994	-59 698	-61 980
Summa direkta rörelsekostnader	-467 591	-429 278	-433 079	-446 486	-454 036
Resultat före indirekta rörelseposter	-180 128	-147 079	-145 896	-154 583	-162 133



Myndighetsuppgifter

Sjöfartsverkets sjömansservice regleras genom den internationella sjöarbetskonventionen (MLC), som hanteras av FN-organet ILO (International Labour Organisation). Verksamheten är anpassad efter de sjöanställdas behov som kompensation för utebliven fritid, samt kännetecknas av nära samverkan med hamnar, rederier, sjömanskyrkan och andra intressenter.

Mål 2018–2020

- Vi erbjuder en modern och efterfrågad service till fartygsbesättningar.
- Vi utvecklar service till fartygsbesättningar på fler orter i Sverige.
- Vi arbetar aktivt med att stärka verksamhetens långsiktiga hållbarhet.

Sjömansservice

Analys

Tjänsteutbud. Sjöfartsverkets sjömansservice fokuserar främst på service till anställda på anlöpande fartyg. På serviceanläggningarna får besökarna möjlighet till social kontakt, rekreation och motion samt tillgång till internet och medier. Många besättningsmedlemmar har inte tillgång till bredbandsanslutning ombord. Kundnöjdhetsmätningar genomförs löpande för att samla in förbättringsförslag i serviceutbudet och i utförandet av tjänster.

Strategier 2018–2020

Service på fler orter i Sverige. Sjöfartsverket fortsätter arbetet med att på ett kostnadseffektivt sätt utveckla servicen till sjöanställda i fler svenska hamnstäder. Genom att vi uppmuntrar och stödjer våra samarbetsparter kan servicen till besökande sjömän erbjudas på fler platser i Sverige.

Sjömännens behov styr utbudet. Tjänsteutbudet och verksamhetens form grundar sig på besättningarnas efterfrågan. Genom att vara lyhörda, och aktivt samla in synpunkter och för-

bättringsförslag, kan vi anpassa servicen för att möta behoven.

Kommunikation. Vi utvecklar effektiva kommunikationslösningar för att nå ut med aktuell information och serviceerbjudanden till de aktiva sjömännen. Redan idag använder de flesta kunderna mobila enheter för att nå våra informationskanaler. Vi fokuserar på att anpassa dessa kanaler till dagens behov och teknik.

Andra effektiviseringar är ombordservice med moderna hjälpmedel, som t.ex. surfplatta. Det underlättar informationsspridning och insamlande av statistik och nyckeltal.

Hållbarhetstänk. Verksamheten ses löpande över beträffande bränsle- och energibesparingar i fordon och fastigheter.

Genom att förvalta och utöka samverkan – både internt och externt – kan vi utveckla servicen så att fler kunder kan ta del av den. Den service vi erbjuder ger ombordanställda en mer meningsfull fritid och förbättrar deras välmående. Det bidrar till en säkrare och socialt hållbar sjöfart.

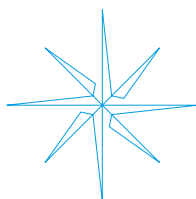
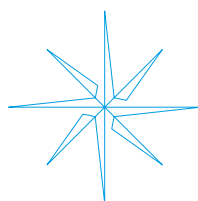


Foto: Elin Johansson, Fototävling för sjöfolk 2016



Forskning och innovation

Sjöfartsverket har i sin instruktion att svara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter, samt att följa och

dokumentera forskning och innovation inom sjöfartsområdet.

Mål 2018–2020

- Vi stärker sjöfartens konkurrenskraft genom forsknings- och innovationsinsatser för en hållbar, säker och effektiv sjöfart.
- Vi utvecklar Sjöfartsverkets produkter, tjänster och verksamhet genom innovationer.
- Vi fördjupar samverkan nationellt och internationellt kring sjöfartens utmaningar.

Analys

Maritima utmaningar. Utmaningarna för förnyelse och utveckling av den svenska sjöfarten ligger i att utforma den maritima infrastrukturen samt utveckla effektiva trafikledningssystem och åtgärder för en effektiv, säker och miljöanpassad sjöfart som bidrar till att Sverige uppnår de transportpolitiska målen. Parallellt med detta finns ett behov av att säkra svensk sjöfarts konkurrenskraft och stärka kompetens och kapacitet inom sjöfartssektorn samt ge sjöfarten en tydlig roll i ett sammanhållet transportsystem.

Regelförändringar påskyndar utvecklingsbehov. Behoven av förnyelse, miljöanpassning och effektivisering av transportsystemet som helhet prioriteras såväl på EU-nivå som nationellt. Det pågår en tydlig utveckling av internationellt transportrelaterat FoI-samarbete inom EU, pådrivet av nya globala regler och regionala överenskommelser, inte minst inom miljöområdet och genom klimatutmaningarna. FoI-verksamheten syftar till sjöfartens förnyelse och att hjälpa sjöfartsnäringen att på ett kostnadseffektivt sätt följa de nya regelverken samtidigt som förutsätt-

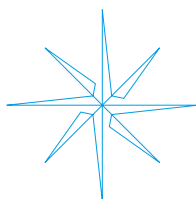
ningar ges för sjöfarten att gå utöver de minimikrav som lagen och regelverken kräver.

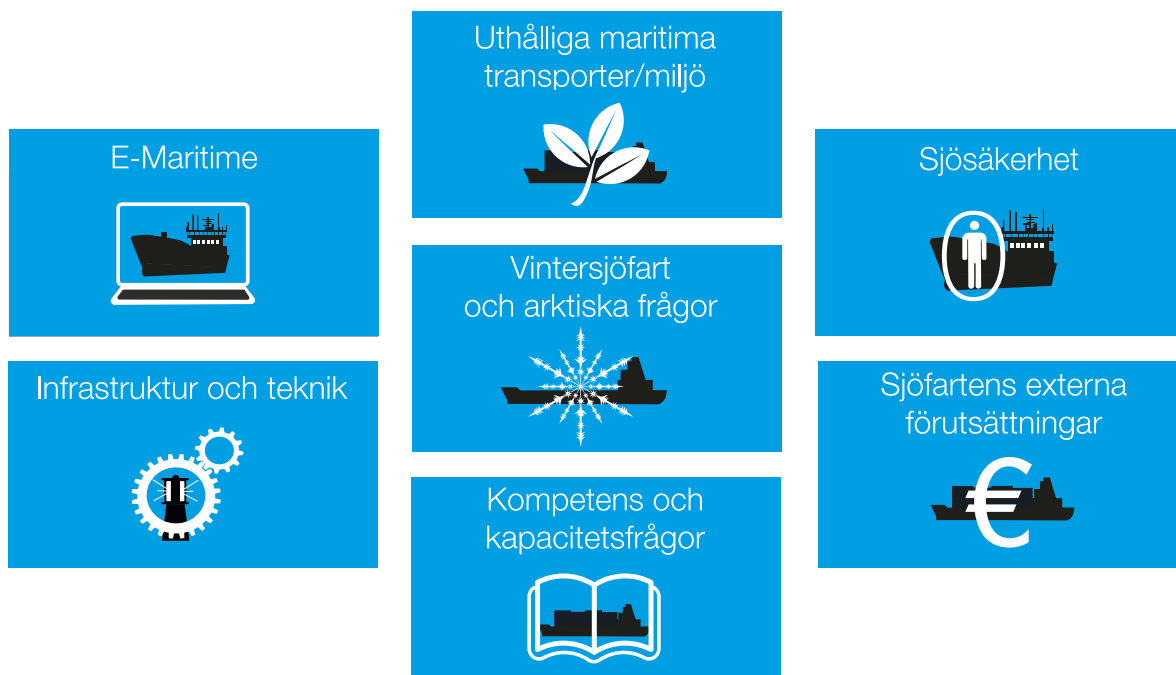
Offentliga medel för sjöfartsforskning.

Från 2015 till 2025 har regeringen genom den nationella transportplanen avsatt minst 50 Mkr årligen via Trafikverket till forskning och innovation inom sjöfartsområdet. Sjöfartsverket hanterar medlen till sjöfarten i nära samverkan med Trafikverket och sjöfartsklustret samt övriga relevanta transportmyndigheter och forskningsfinansiärer. Syftet med denna samverkan är att hitta de satsningar som bäst uppfyller målet om en hållbar sjöfart för stärkt konkurrenskraft och i syfte att skapa maximal samhällsnytta.

Strategier 2018–2020

FoI-portföljer. För att nå maximal samhällsnytta i FoI-verksamheten lägger Sjöfartsverket i sin programansats fokus på ett begränsat antal strategiska områden, framtagna i dialog med sjöfartsklustret och som har direkt komparativa fördelar för svensk industri och svensk sjöfartsnäring.



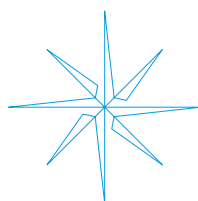


Innovationssatsning. Sjöfartsverket fortsätter sin satsning på demonstrationsplattformar och driver på utvecklingen av myndighetens simulatorcenter i Göteborg och av det etablerade europeiska simulatornätverket (EMSN). I linje med regeringens exportstrategi och samverkansprogrammet ”Nästa generations resor och transporter” stärker vi samverkan med industrin och akademien i Sverige och internationellt. Vidare intensifierar och vidgar vi vårt arbete i nationella och internationella forsknings- och innovationsprojekt. Under planperioden kommer också en intern ”Drivbänk för Innovation” att drivas för att främja det interna innovationsarbetet för utveckling av Sjöfartsverkets produkter, tjänster och verksamhet.

Sea Traffic Management. Sjöfartsverket leder det internationella arbetet med att utveckla och införa trafikledning inom sjöfartsområdet för ökad sjösäkerhet, miljöprestanda och effektivitet inom sjöfarten. I projektet STM Validation som pågår till och med 2018 kommer Sea Traffic Management-konceptet att testas och valideras genom omfattande praktiska tester och tillämp-

ningar. Vid sidan av STM Validation Project finns behov av att tillsammans med industrin demonstrera Sea Traffic Management i olika testbäddar för att bidra till en global implementering. Nyttor för såväl sjöfarten som Sjöfartsverket kommer kontinuerligt att tas omhand. Sjöfartsverkets inriktning är att under planperioden bilda och ingå i en europeisk ekonomisk intressegruppering (EEIG) för koordinering och kommunikation av projektet samt för utveckling av trafikledningskonceptet som sådant.

Förstärkt omvärldsbevakning och internationell förankring. Att veta vad som sker runt omkring oss är en nödvändig del i Sjöfartsverkets uppdrag att följa och redovisa FoI inom sjöfartsområdet. Vi stärker därför vår omvärldsbevakning och ökar samverkan med andra myndigheter inom forskning och innovation. I syfte att föra ut och hämta hem information och erfarenheter av strategisk betydelse för svensk FoI och konkurrenskraft deltar och samverkar vi i relevanta europeiska fora och initiativ inom ramen för Sjöfartsverkets internationella arbete.



Utvidgad samverkan. Vi fördjupar samarbetet med andra myndigheter, näringsliv och akademien genom att aktivt medverka till att offentliga medel för FoI kommer sjöfarten tillgodo i syfte att möta sjötransporternas utmaningar och utvecklingsbehov. Genom strategisk internationell samverkan kan de begränsade offentliga medlen till sjöfarten växlas upp och kompletteras med medel från EU, t ex HORIZON 2020 och CEF.

Nationellt fördjupar vi samverkan med finansierare som VINNOVA och Energimyndigheten för att maximera effektiviteten i offentliga satsningar till stöd för sjöfartens utveckling, förnyelse och konkurrenskraft. Sjöfartsverket kommer under planperioden att verka för att ett strategiskt innovationsområde skapas för utveckling inom sjöfartsområdet.

Planering inom ramen för det civila försvaret

Som ett resultat av det försämrade omvärldsläget behöver Sveriges försvarsförmåga inför och vid ett angrepp stärkas. Ett viktigt led i denna utveckling är en sammanhängande planering för totalförsvaret med politiskt besl-

tade planeringsanvisningar till myndigheterna som har ett särskilt ansvar inför och vid höjd beredskap. Sjöfartsverket ska därför återuppta planeringen för sin beredskap inom ramen för det civila försvaret.

Övergripande målbild

- Med start 2020 ska förmåga att verka från alternativa och/eller skyddade ledningsplats/er finnas.
- Vid utgången av 2020 ska Sjöfartsverket ha förmåga att utöva samverkan och ledning även under störda förhållanden, kunna säkerställa tillgänglighet, riktighet och konfidentialitet avseende verksamhetskritisk information, och ha genomfört en totalförsvarsövning med inriktning mot aktörer på central och regional nivå, inklusive relevanta privata aktörer.

Analys

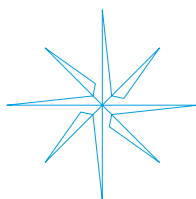
Stöd till Försvarsmakten. Det militära försvaret är beroende av stöd från övriga samhället. Regeringen har därför angett att det i nuläget är av särskild betydelse att planeringen av det civila försvarets stöd till Försvarsmaktens operativa förmåga omhändertas.

Ett mera uthålligt och motståndskraftigt samhälle. Sverige ska kunna förebygga men också hantera en situation som föranleder höjd beredskap. Detta kräver att hela samhället har en inneboende robusthet, uthållighet, motståndskraft och förmåga att hantera komplexa

händelser. Vidare måste förmågan att återställa funktionaliteten efter en påfrestning öka. Detta innebär att frågor som rör samhällets krisberedskap och totalförsvaret måste beaktas i alla beslutsprocesser och utgå från de analyser av risker och sårbarheter som görs.

Funktionalitet i samhällsviktig verksamhet.

Störningar i samhällsviktig verksamhet kan ha många orsaker såsom bristande underhåll, olyckor eller naturhändelser. Även antagonistisk påverkan sker och kan snabbt eskalera. Samhällsviktig infrastruktur och informationsinfrastruktur måste alltid fungera genom olika former av robusthet, skydd och kontinuitets-



planering. Planering för alternativ, om normal drift inte kan ske, ska förberedas. Under höjd beredskap kommer svåra prioriteringar att behöva göras. Service och tjänster som vi är vana vid kommer inte att kunna upprätthållas i samma utsträckning.

Gemensamt agerande. Sveriges säkerhet och suveränitet ska värnas. När Sverige utmanas ska samhället agera gemensamt med kraft och beslutsamhet. Ansvarstagande, samverkan och handlingskraft ska präglade agerandet. Totalförsvarets olika verksamheter ska genom samverkan och ledning samordnas i syfte att nå största möjliga försvarseffekt. Möjlighet till samverkan och ledning ska finnas även under förhållanden där till exempel våra system för elförsörjning och elektroniska kommunikationer är starkt negativt påverkade av en motståndares störningsverksamheter.

Aktiviteter

Sjöfartsverket har identifierat ett antal aktiviteter som kommer att genomföras under planperioden.

Kunskaps- och utredningstjänst

Sjöfartsverket har som övergripande mål att bidra till att uppfylla riksdagens fastställda transportpolitiska mål. Vi följer upp hur sjöfarten utvecklas i förhållande till dessa mål, ger råd och stöd inom vårt unika kompetensområde och verkar för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan

Strategisk planering. Utmaningarna kring att bidra till de transportpolitiska målen handlar i grunden om att framtidssäkra strategier och ta rätt vägval när beslut ska fattas. Prognoser och trendanalyser är viktiga verktyg för att Sjöfartsverket ska kunna identifiera fokusområden och ta strategiska vägval. Hur sjöfarten kommer att utvecklas är en fråga som kräver ständig bevakning, och som också måste följas upp i den interna strategiska planeringen.

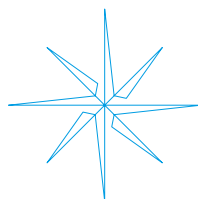
Kartlägga. Vi ska identifiera kritiska och skyddsvärda verksamheter och system, och gå igenom gällande författningar med avseende på höjd beredskap och initiera ev. förändringar.

Bereda. Vi ska tydliggöra ansvar och roller inom transportsektorn och sjöfartssektorn i synnerhet, och återanvända tidigare framtagen beredskapsplanering. Utifrån Försvarens behov av stöd, ska vi ge svar gällande Sjöfartsverkets möjligheter att tillhandahålla sådant stöd.

Agera. Sjöfartsverket ska genomföra en säkerhetsanalys utifrån ett scenario där det råder höjd beredskap, samverka med berörda aktörer inom totalförsvaret för en sammanhållen planering, ta fram ny beredskapsplanering för Sjöfartsverket samt utbilda och öva. Vi ska även säkerställa tillgång till kritiska resurser såsom personal, materiel, energiförsörjning och arbetsplatser.

Analys och utredning. Sjöfartsverket svarar årligen på ett stort antal remisser från Regeringskansliet, andra myndigheter och organisationer. Utöver detta besvarar vi frågor från bransch- och intresseorganisationer samt enskilda, och är en samrådspart med sjöfartskompetens till andra myndigheter och intressenter. Utredningsuppdrag kan vara på beställning av regeringen eller frammanat av interna behov hos myndigheten.

Inriktningen är att föra fram kunskap om sjöfartens villkor till externa mottagare, och föra dialoger med kunder och intressenter på ett öppet och rättvisande sätt. I såväl den långsiktiga infrastrukturplaneringen som i övriga frågor för sjöfarten är Sjöfartsverkets fokus att vara en del av det hållbara samhället och att skapa nytta för både näringsliv och samhälle.



Internationellt arbete

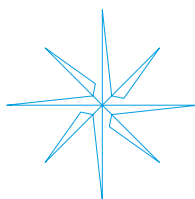
Sjöfarten är en internationell näring och förutsätter ett internationellt engagemang på olika plan. Morgondagens behov för en säker och hållbar sjöfart ska tryggas och Sjöfartsverkets ambition är att vara i framkant när det gäller innovation och teknikutveckling. Det gäller inte minst inom transportrelaterad forskning och innovation genom de omfattande innovationsprojekt som Sjöfartsverket driver i syfte att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Detta innebär att vi behöver öka vårt samarbete både på EU-nivå och globalt.

Myndigheten arbetar med en samlad inriktning för internationell samverkan, något som bland annat innefattar en systematisk omvärldsbevakning och ett aktivt påverkansarbete där alla verksamhetsområden agerar på ett enhetligt sätt.

Sjöfartsverkets uppdrag på den internationella arenan omfattar representation i kommittéer och

expert- och arbetsgrupper inom EU, IMO (International Maritime Organisation), ICAO (International Civil Aviation Organisation), branschorganisationerna IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) och PIANC (Permanent International Association of Navigation Congresses) samt den internationella hydrografiska organisationen IHO (International Hydrographic Organisation); där Sjöfartsverket i den sistnämnda enligt instruktion biträder regeringen.

Sjöfartsverkets tekniska strategi belyser de fokusområden som myndigheten har identifierat som viktiga att utveckla och förstärka, något som också gäller det internationella arbetet. Dessa områden är även prioriterade i de projekt vi driver och i de dialoger och samarbeten vi utövar med andra myndigheter och stater.



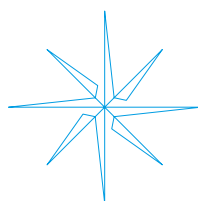
Resultatprognos

Myndighetsuppgifter inkluderar sjömannsservice, utredningstjänster, forskning och innovation samt övriga uppgifter som har klassificerats som

myndighetsuppgifter. Intäkterna består till övervägande del av EU-finansiering, vilket även påverkar kostnadssidan och innebär att resultatet är relativt konstant. ▲

Resultaträkning myndighet, tkr					
	Utfall 2016	Budget 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020
Rörelsens intäkter					
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	83 739	86 953	87 428	87 935	88 459
Summa rörelseintäkter	83 739	86 953	87 428	87 935	88 459
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-49 247	-48 759	-49 771	-50 807	-51 870
Övriga externa kostnader	-84 782	-77 060	-79 486	-82 921	-81 357
Avskrivningar	-896	-453	-514	-514	-514
Summa direkta rörelsekostnader	-134 925	-126 272	-129 771	-134 242	-133 741
Resultat före indirekta rörelseposter	-51 186	-39 319	-42 343	-46 307	-45 282

Foto: Linda Holmqvist



Gemensamma funktioner

Sjöfartsverket har en central organisation för administrativa funktioner i Norrköping, där vissa delar ligger i den gemensamma servicefunktionen (GSF) som Sjöfartsverket och Luftfartsverket tillsammans har bildat. Övriga gemensamma funktioner avser ekonomi, HR, IT, utbildning, juridik och kommunikation. Sjöfartsverkets Rederi är tekniskt ansvarig för verkets samtliga fartyg. För isbrytarna och vissa av arbetsfartygen har Rederiet också drift- och bemanningsansvar.

Sjöfartsverkets rederi

Rederiet ansvarar för Sjöfartsverkets samtliga fartyg och har en hög standard på säkerhet och utrustning ombord på dessa. Rederiet säkerställer också en effektiv förvaltning av fartygsflottan, vilket innefattar samordning av investeringsfrågor för samtliga fartyg.

Minskad klimatpåverkan. I linje med Sjöfartsverkets strategiska mål för ökad hållbarhet ska fartygens belastning på miljön minska, bland annat genom anpassning av motorer i befintliga fartyg och annan utrustning för att energieffektivisera fartygen och reducera utsläpp. Vid nybyggnation ska ett bredare miljöperspektiv beaktas, inte bara för framdrivningsmaskineri utan också vad gäller drivmedel, skrovform, färg, etc.

Extern verksamhet. Fartygsflottan anpassas löpande för Sjöfartsverkets behov. Genom ökat samarbete med andra statliga och privata aktörer skapar vi möjlighet till merutnyttjande. Överkapacitet på isbrytarna under isfria delar

av året används för extern verksamhet när detta är möjligt. Vi eftersträvar en utökad samverkan med andra myndigheter och kan på så vis minska samhällskostnaderna och för den egna verksamheten.

Översyn av fartygsflottan. Sjöfartsverket har en ålderstigen flotta och en investeringsplan fram till 2035 har tagits fram. En särskild behovsanalys har initierats avseende Sveriges isbrytarbehov. Baserat på resultatet av analysen kommer Sjöfartsverket att formulera det investeringsbehov som föreligger. Skulle Sjöfartsverkets primära hypotes verifieras kommer detta att resultera i att en första isbrytare behöver upphandlas och levereras vid årsskiftet 2020-2021 för att säkerställa att Sveriges isbrytarkapacitet bibehålls även efter 2030. Vad gäller investering i nya isbrytare eftersträvas samverkan med andra myndigheter i syfte att säkerställa en effektiv resursanvändning inom staten.

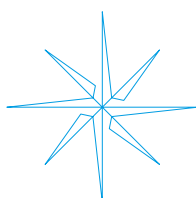
Kommunikation

Sjöfartsverket arbetar löpande med att stärka kommunikationen internt och externt, i syfte att möta framtida utmaningar. Genom att växla mellan det proaktiva och reaktiva får vi en hållbar kommunikation som starkt bidrar till att motivera våra medarbetare och stärka vårt varumärke. Vår syn på kommunikation påverkat vårt sätt att styra och utveckla verksamheten, därför har alla som jobbar på Sjöfartsverket ett kommunikationsansvar.

Målgrupper. Olika grupper har olika behov. För att säkerställa att vi når de vi behöver nå, delar

vi in Sjöfartsverkets målgrupper för kommunikation i fem grupper:

Kommunikationsutmaningar. Sjöfartsverkets verksamhet är organiserat på ett sätt som ställer stora krav på kommunikationen och möjligheten till gemensam kultur inom myndigheten. 24/7-verksamhet med stor geografisk spridning kräver en effektiv kommunikation för att vi tillsammans ska kunna nå verksamhetsmål och vara en attraktiv arbetsplats. Dessutom kräver dagens medarbetare i allt större utsträckning att



arbetsplatsen uppmuntrar till dialog och delaktighet. Man vill ha en anpassad kommunikation som dessutom presenteras där man befinner sig för stunden. Vi är på väg mot den digitala arbetsplatsen som ska vara det stöd för medarbetaren som man förväntar sig. Borta är anslagstavlor med allmän information riktat till alla.

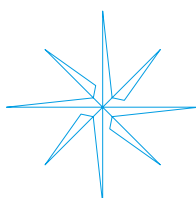
System för information. Allt fler mediekonsumenter väljer idag att konsumera nyheter och information via sociala medier istället för traditionella medier. Det kan medföra en risk för slutna informationssystem där människor bara förses med den typ av information och kultur som de redan uppskattar eller känner till. För att kunna nå ut med extern kommunikation kommer vi behöva lägga större kraft på att anpassa våra budskap samt kartlägga våra målgrupper och vilka kanaler som vi ska använda. Vi behöver också lägga mer tid på att bevaka medier för att upptäckta felaktigheter eller myter som lätt kan få fäste.

Kommunikationsstrategi. Fokusområden för Sjöfartsverkets kommunikationsstrategi är hållbarhet, öppenhet, professionella kontaktytor, engagerade medarbetare, kommunikativa ledare och innovativa kanaler. Vi inriktar oss på att stötta genomförandet av myndighetens

verksamhetsstrategier. Det handlar om att förankra dessa, att sätta frågorna på agendan hos beslutsfattare och opinionsbildare, främja goda kundrelationer, och se till att vi har ett tydligt erbjudande. Kommunikationen bidrar också till ökat engagemang i organisationen.

Dialog och delaktighet. I vår externa kommunikation eftersträvas dialog, öppenhet och tillgänglighet. Vi mäter och följer upp hur våra kunder och intressenter uppfattar oss och vi skapar närhet till mottagaren genom att se till att det vi förmedlar är enkelt att ta till sig. Vi söker aktivt upp våra målgrupper och genom proaktiv kund- och mediehantering sätter vi bilden av vårt uppdrag och hur vi utför det.

Den interna kommunikationen stödjer det dagliga arbetet, bidrar till ett utvecklande arbetsklimat och skapar delaktighet. Genom att arbeta med det kommunikativa ledarskapet ger vi våra ledare förutsättningar att agera och reagera, kommunicera, besvara frågor och själva fatta beslut. En tydlig ansvarsfördelning av kommunikationsansvaret och välinformerade medarbetare som förstår vårt uppdrag resulterar även i en god extern kommunikation.



Kompetensförsörjning, säkerhet och hälsofrämjande arbete

Kompetensförsörjning. Det finns flera utmaningar när det handlar om att säkerställa morgondagens kompetensförsörjning. Nautiker utgör stora delar av Sjöfartsverkets kärnkompetens, och med de formella krav som ställs på både utbildning och erfarenhet idag är det svårt att hitta rätt kompetens.

Sjöfartsverket är en teknikintensiv myndighet och här blir kompetensöverföringen en utmaning som behöver övervinnas genom att vi attraherar ingenjörer och hittar nya rekryteringsvägar. För att öka Sjöfartsverkets attraktionskraft behövs ett utökat antal platser för praktik och examensarbete i framförallt kärnverksamheten. Målet under planperioden är att årligen ta emot minst 20 praktikanter eller studerande som gör examensarbeten eller praktik. På så sätt får vi möjlighet att marknadsföra oss mot våra målgrupper och säkerställa vår framtida kompetensförsörjning.

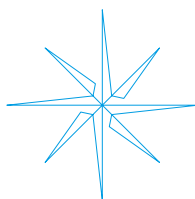
Sjöfartsverket kommer uppskattningsvis att rekrytera 150 personer på tre års sikt. Cirka 100 av dessa är ersättningsrekryteringar för medarbetare som går i pension. Resterande baseras dels på kända nyrekryteringar men även på en personalomsättning på 3 procent. Uppskattningsvis kommer Sjöfartsverket ha ungefär lika många anställda på tre års sikt som det finns idag.

Säkerhet i fokus. Vad gäller sjösäkerhet är Sjöfartsverket som statlig redare inte tillsynspliktigt. Rederiet har en kompetent och välutbildad personal, men har valt att som en ytterligare säkerhetsåtgärd stå under Transportstyrelsens tillsyn på sina fartyg. I fråga om bemanning och utrustning lever Sjöfartsverket upp till de krav som ställs på motsvarande privatägda fartyg. Vi tillämpar även den internationella säkerhetsorganisationskoden (International Safety Management Code), vars syfte är att förbättra säkerhetsorganisationen ombord och förhindra förorening av den marina miljön; detta för att vi vill visa att vi bedriver ett hållbarhetsarbete i framkant.

I flygverksamheten bedriver vi ett systematiskt flygsäkerhetsarbete och strävar efter en väl fungerande säkerhetskultur. Vi sätter alltid flygsäkerheten främst och ser mänskliga faktorer och kommunikation enligt CRM-modellen (Customer Relationship Management) som vitala delar för att uppnå en säker och effektiv flygverksamhet. Alla som arbetar i eller i nära anslutning till flygverksamheten deltar därför i lämpliga utbildningsprogram i syfte att erhålla och behålla relevant kunskap, förmåga och säkerhetsattityd. Vi har fastställt mätbara flygsäkerhetskrav som möjliggör uppföljning av våra mål. Vi uppmuntar alla anställda inom flygverksamheten att rapportera avvikelser från våra krav och procedurer i våra rapporteringssystem och att aktivt bidra till att förbättra flygsäkerheten. All flygning planeras och utförs i enlighet med etablerade rutiner som är baserade på myndighetskrav, tillverkarens instruktioner, Sjöfartsverkets krav och en god flygsäkerhetskultur. All flygning utförs med luftvärdiga helikoptrar där all personal och utrustning verkar i enlighet med tillämpliga myndighets- och verksamhetskrav.

Värdegrund och likabehandling. En sund värdegrund och likabehandling av våra medarbetare är en förutsättning för att vi ska vara en attraktiv arbetsgivare med förmåga att attrahera, utveckla och behålla medarbetare. Liket tidigare år består medarbetarna på Sjöfartsverket till 20 procent av kvinnor och 80 procent av män. Kvinnorna arbetar främst inom stödfunktionerna medan männen finns i kärnverksamheten och på ledande befattningar. Målet är att Sjöfartsverket har 17 procent kvinnor inom kärnverksamheten och 30 procent kvinnor inom ledande befattningar vid årsslutet 2019. Idag är den siffran 12 procent respektive 23 procent. För att lyckas med detta kommer vi att fortsätta marknadsföra oss, utveckla rekryteringsprocessen samt kompetensutveckla chefer och medarbetare inom värdegrund och likabehandling.

Ledarskap och medarbetarskap. Vårt ledarskap och medarbetarskap ska vila på en sund

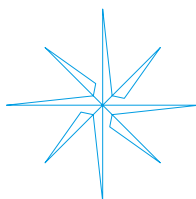
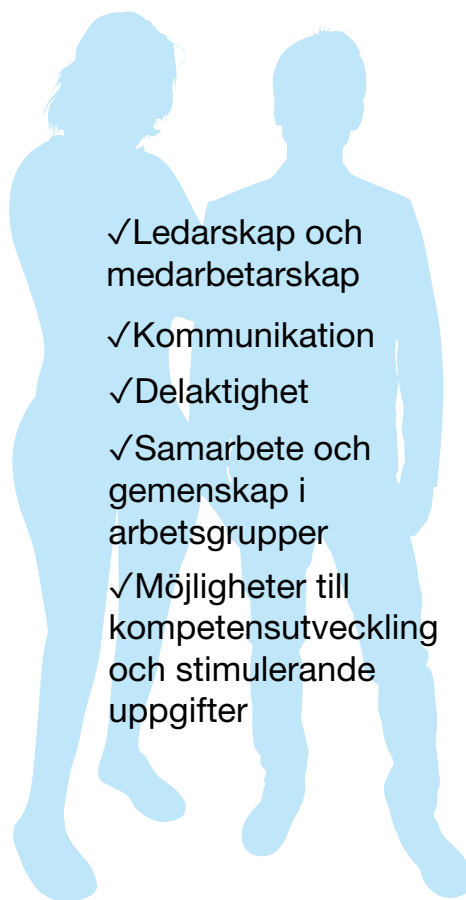


värdegrund enligt ovan. Ledarskap och medarbetarskap är under omvandling i arbetslivet och Sjöfartsverket är inget undantag. Ledarskapets och medarbetarskapets omvandling är bland annat något som framgår av rapporter från Statskontoret. Vidare har Arbetsgivarverket som målsättning att utveckla ett ledarskap inom staten som främjar ett gott medarbetarskap. Medarbetarna förväntas vara mer aktiva och självständiga samt ta ansvar för sin egen kompetensutveckling men också för verksamhetens utveckling. Kontinuerlig verksamhetsutveckling kräver chefer som kan utveckla medarbetarskapet och leda i förändring. Detta bidrar till att ledarskap och medarbetarskap är två viktiga fokusområden för Sjöfartsverket de kommande tre åren.

En hälsofrämjande arbetsplats. Sjöfartsverket strävar efter att vara en hälsofrämjande

organisation som kan värna och utveckla medarbetares hälsa. Vi arbetar aktivt för att upptäcka risker och se tidiga signaler på ohälsa. För att uppnå en effektiv och långsiktigt hållbar verksamhet framgår med stöd av vår verksamhetspolicy att hälso- och arbetsmiljöarbetet ska vara väl integrerat i verksamhetens dagliga arbete. Förändringar i omvärlden såsom nya arbetssätt, nya hjälpmedel och ny teknik bidrar till att vi måste bevaka hur dessa påverkar arbetsmiljön och hälsan för vår personal.

Reglerna om organisatorisk och social arbetsmiljö ställer högre krav på Sjöfartsverket som arbetsgivare att främja hälsa och förebygga ohälsa. Sjöfartsverkets fokusområden för det hälsofrämjande arbetet (bild nedan) stödjer de nya kraven väl.



Investeringsbehov

För åren 2018–2020 beräknas investeringsbehovet för gemensamma funktioner uppgå till 43,6 Mkr varav 30,8 Mkr hör till IT-system. Reste-

rande del av investeringsbehovet avser bland annat 6 Mkr för ersättning av utbildningsfartyg under 2018.

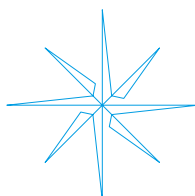
Gemensamma funktioner, tkr					
	Utfall 2016	Budget 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020
IT-system, fastigheter, bilar, Arkö m.m.	3 950	16 255	19 450	13 550	10 550
Summa	3 950	16 255	19 450	13 550	10 550

Resultatprognos

Myndighetens gemensamma funktioner för administration i Norrköping omfattas av ekonomi, HR, IT, utbildning, juridik, kommunikation, rederi samt den gemensamma servicefunktion (GSF) som Sjöfartsverket och Luftfartsverket bildat tillsammans. Intäkter och kostnader förväntas

ligga relativt oförändrade under planperioden 2018–2020. Noteras kan att förändringen av beräkningsgrunderna för pensionsskulden under 2016 medfört tillkommande personalkostnader på cirka 113 Mkr, vilka belastar gemensamma funktioner eftersom de inte är möjliga att fördela ut på verksamheterna. ▲

Resultaträkning gemensamma funktioner, tkr					
	Utfall 2016	Budget 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020
Indirekta intäkter					
Anslag	18 200	18 200	18 200	18 200	18 200
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	14 325	8 784	8 264	8 850	8 938
Summa indirekta intäkter	32 525	26 984	26 464	27 050	27 138
Indirekta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-275 177	-153 679	-164 901	-168 928	-173 055
Övriga externa kostnader	-122 371	-106 105	-109 529	-110 641	-111 654
Avskrivningar	-13 753	-7 670	-7 314	-6 653	-8 048
Summa indirekta rörelsekostnader	-411 301	-267 454	-281 745	-286 222	-292 757
Indirekt resultat	-378 776	-240 470	-255 281	-259 171	-265 619



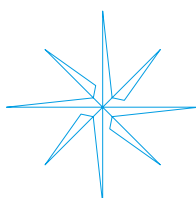
Uppdrag och styrning

Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerande affärsverk inom transportsektorn. Verksamheten fastställs i regeringens förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket. Genom våra kärnverksamheter tillhandahåller vi farleder och sjögeografisk information, lotsar fartyg till och från hamn, säkerställer system för att navigera rätt och undvika olyckor, håller hamnarna vinteröppna i hela landet och bistår dem som hamnar i nöd, både till sjöss och i luften.

Sjöfartsverket arbetar i en matrisorganisation med ett kvalitets- och miljöledningssystem som skapar förutsättningar för en mer modern och ändamålsenlig styrning av verksamheten. Med utgångspunkt i huvudprocesserna ska fokus ligga på hur vi arbetar och att vi arbetar med rätt saker.

Sjöfartsverkets styrning handlar om att påverka beslut och beteenden för att nå dit vi vill. Processen ska stödjas genom tydliga styrdokument i form av policyer, riktlinjer, instruktioner och checklistor.

Vår styrmodell är baserad på balanserade styrkort; en mål- och resultatorienterad inriktning där utgångspunkten är att perspektiv av strategisk vikt för verksamheten följs upp löpande och vägleder oss att sätta prioriterade och mätbara mål. Med omvärldsbevakning samt scenario- och riskanalyser som grund, och genom att precisera målen i styrkort, knyts vision och övergripande strategier till verksamhetens uppdrag, operativa mål och förbättringsaktiviteter.

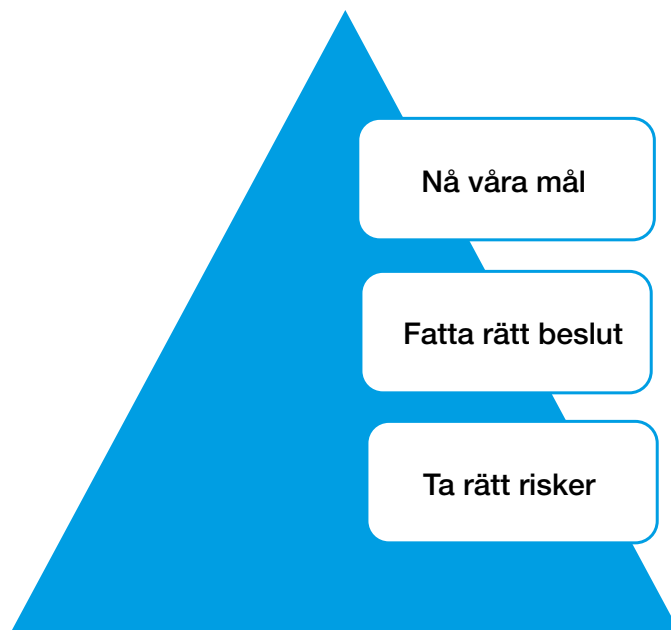


Intern styrning och kontroll

Intern styrning och kontroll avser den process som krävs för att med en rimlig grad av säkerhet se till att verksamhetens mål uppnås med avseende på en effektiv och ändamålsenlig verksamhet, tillförlitlig rapportering samt hög grad av efterlevnad av de regler som gäller för verksamheten.

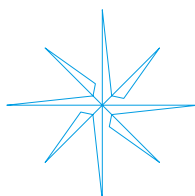
Denna beskrivning är helt i enlighet med COSO:s ramverk, som Sjöfartsverket valt att förhålla sig till. Det som tydligt kännetecknar modellen är en direkt koppling till riskhantering som i sin tur kopplar till verksamhetsmål och måluppfyllnad.

Med risker avses i det här sammanhanget händelser som befaras kunna påverka Sjöfartsverkets förmåga att nå sina mål. Riskhantering är därmed de samordnande aktiviteter som behövs för att upptäcka, förebygga och hantera dessa händelser.



Riskhanteringen inom Sjöfartsverket ska:

- Skapa förutsättningar för att skydda värden för Sjöfartsverket, den samhällsviktiga verksamheten och transportinfrastrukturen inom Sjöfartsverkets ansvarsområde.
- Bidra till att Sjöfartsverket har en god beredskapsförmåga genom att skapa förutsättningar för en effektiv incident-, kris- och kontinuitets- hantering på alla nivåer i organisationen.
- Bidra till möjligheten att sammanställa en samlad bild av omständigheter som befaras påverka förmågan att upprätthålla verksamheten.
- Bidra till att Sjöfartsverket har relevanta och ändamålsenliga underlag för beslut i samband med planering, genomförande och uppföljning av verksamheten.
- Bidra till att Sjöfartsverket följer lagar, förordningar, föreskrifter och interna regelverk



För att ovanstående ska kunna uppnås är riskhanteringen en integrerad del av Sjöfartsverkets styrmodell och genomförs inom ramen för den årliga planeringsprocessen.

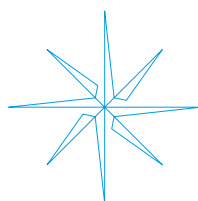
Med hjälp av systematiska kontrollaktiviteter säkerställs att verksamheten bedrivs i enlighet med gällande externa och interna regelverk. Identifierade avvikelser av större art rapporteras till Sjöfartsverkets ledning. Avvikelser som innebär oförmåga att uppfylla beslutade övergripande målsättningar eller som uppgår till ett ekonomiskt värde som överstiger 10 Mkr ska rapporteras till styrelsen. Vid misstanke om

oegentligheter ska chefsjuristen informeras utan fördröjning.

Löpande intern uppföljning till Sjöfartsverkets styrelse sker dels via den finansiella månadsrapporten, dels via den kvartalsvisa verksamhetsrapporten. Styrelsen ska i samband med upprättande av årsredovisningen bedöma kvaliteten avseende den interna styrningen och kontrollen. En rapport avseende intern styrning och kontroll sammanställs och lämnas till styrelsen inför styrelsemötet i februari, när årsredovisningen fastställs. ▲



Foto: Eddie Tuite, fototävling för sjöfolk 2016



Ekonomiska villkor

Sjöfartsverkets finansiella ställning har under flera års tid påverkats starkt av effekten av sjunkande realränta, som har inneburit ökade kostnader för pensionskulden. Sammantaget har pensionskulden under de senaste 10 åren ökat med närmare en miljard till följd av ändrade beräkningsgrunder. Under senare år har dessutom sjunkande godsvolymer, minskat antal lotsningar samt svårare isvintrar påverkat resultatet negativt med 400-500 Mkr.

Med anledning av den urholkade finansiella ställningen erhöll Sjöfartsverket inför 2014 ökade anslag med 300 Mkr per år under åren 2014–2016 samt en permanent höjning av anslagen för sjö- och flygräddning med 45 Mkr per år. Syftet med den ökade anslagstilldelningen var att stärka den ekonomiska ställningen i Sjöfartsverket och därmed minska behovet av avgiftsökningar och stärka basindustrins konkurrenskraft. Från 2017 har det tillfälliga anslaget upphört och Sjöfartsverket har för första gången på många år tvingats att höja farledsavgifterna, dock inte i samma omfattning som det tidigare talats om. Sjöfartsverket fortsätter samtidigt sitt effektiviserings- och förbättringsarbete för att få en ekonomi i balans under 2017.

Ekonomiska mål

Sjöfartsverkets övergripande ekonomiska mål är att uppnå regeringens avkastningskrav. Finansieringen av verksamheten sker i huvudsak genom avgifter på handelssjöfarten. Kostnaderna för bl.a. fritidsbåtstrafiken finansieras över statsbudgeten.

I regleringsbrevet för 2017 har följande ekonomiska mål angetts:

- Målet för räntabilitet är att resultatet efter skattemotsvarighet ska uppgå till 3,5 procent av justerat eget kapital under en konjunkturcykel.
- Det långsiktiga målet för soliditeten är att den ska uppgå till lägst 25 procent.
- Som restriktion för höjningar av farledsavgifterna gäller att avgifterna får öka med högst nettoprisindex räknat från och med 2004.
- De lång- och kortfristiga lånen får, inklusive tidigare upplåning, uppgå till högst 450 Mkr.

Den allmänna riktlinjen för utdelning från afärsdrivande verksamheter inom staten är en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelningen för Sjöfartsverket fastställs av regeringen i samband med fastställande av verkets resultat- och balansräkning för respektive år. Sjöfartsverket ska, utöver utdelning, inleverera ett belopp motsvarande bolagsskatt, vilket för närvarande är 22 procent på resultatet före skattemotsvarighet.

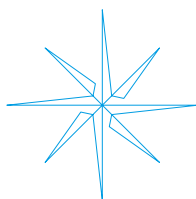
Utgångspunkten är att samma mål fortsatt kommer att gälla under hela planperioden. Soliditetsmålet är mot bakgrund av de stora ökningarna av pensionskulden inte realistiskt att uppnå annat än på mycket lång sikt, eftersom det skulle kräva helt orealistiska resultatnivåer under kommande år. Regeringen har i budgetpropositionen för år 2017 noterat att avvikelsen mot soliditetsmålet är avsevärd, men att målet trots det är motiverat mot bakgrund av den verksamhet som bedrivs i Sjöfartsverket och att verket på lång sikt bör nå upp till detta mål.

Ekonomisk översikt

Intäktsprognos

Sjöfartsverkets finansiering utgörs för 2017 till cirka 70 procent av avgifter på handelssjöfarten, via sjöfartsavgifterna. Resterande del av omsättningen utgörs av andra externa intäkter och anslag. För perioden 2018–2020 har det antagits att det sker en årlig indexreglering av farledsavgifterna, med i genomsnitt 2 procent per år.

Intäkten från lotsningen är i hög grad volymberoende. Efter att ha minskat under flera år har antalet lotsningar stabiliserats på en nivå om knappt 33 000 lotsningar. Det är långt under den tidigare normala nivån om ca 38 000 lots-



ningar. Den senaste höjningen av lotsavgifterna genomfördes den 1 januari 2017. Avgiftshöjningen uppgick till i genomsnitt fem procent och genomfördes i syfte att uppnå en ökad kostnadstäckning för tjänsten. Bedömningen är att kontinuerliga avgiftshöjningar i storleksordningen fem procent per år under åren 2018-2020 kommer att behöva genomföras för att successivt öka kostnadstäckningen. I den nya avgiftsmodellen, som ska träda i kraft 2018 under förutsättning att den godkänns av EU-kommissionen, föreslås att lotsrabatten för leder i Väner/Trollhätte kanal och Mälaren sänks till en nivå som motsvarar beräkningar av hur ledernas lägre lotsningshastighet genom förekomsten av slussar, broöppningar och omfattande hastighetsbegränsningar missgynnar kunden. Samtidigt införs en nationell lotsningsrabatt för alla genomförda lotsningar för den tid som överstiger sju timmar. Justeringen av tidigare rabatt och införandet av den nya lotsningsrabatten är inkomstneutrala för Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket erhåller ersättning för kostnader hänförliga till flygräddningsverksamheten via de så kallade en route-avgifterna, som är en del av det europeiska avgiftssystemet för luftfarten (Eurocontrol). Transportstyrelsen är den nationella tillsynsmyndighet som fastställer Sjöfartsverkets ersättning, vilken under de senaste åren har uppgått till cirka 55 Mkr. Som en konsekvens av bland annat regelutveckling, åtgärder för ökad flygsäkerhet, samt förändrade arbetstidsavtal har Sjöfartsverkets kostnader ökat de senaste åren. Ersättningen har dock inte stigit i samma takt varpå handelssjöfarten tvingas subventionera kostnader som avser luftfarten.

Ersättningen från staten avser uppgifter som Sjöfartsverket ska utföra, men som inte ska belasta handelssjöfarten. Ersättningen ska avse den kostnad för sjöräddning som i första hand upprätthålls för att tillgodose fritidsbåtssektorns, skärgårdstrafikens och fiskets behov av räddningsinsatser. Vidare lämnas av regionalpolitiska skäl ersättning för större delen av underskottet för drift av Trollhätte kanal. I ersättningen ska även kostnaderna för vissa

andra åtaganden som inte riktar sig till handelssjöfarten ingå. Här anser Sjöfartsverket att även kostnaderna för isbrytning bör finansieras via anslagsmedel då isbrytning är att likställa med vinterväghållning till havs i våra farleder och därför bör jämföras med vinterväghållningen på väg och järnväg och därmed finansieras på samma sätt.

Kostnadsprognos

Flera av Sjöfartsverkets verksamheter har svag koppling till antalet anlöp och godsolymer eller har en stor andel fasta kostnader. Det innebär att kostnaderna i hög grad kvarstår även när volymerna går ned, åtminstone på kort eller medellång sikt. Även om det teoretiskt skulle vara möjligt att t.ex. minska lotsnumerären i perioder av konjunkturrelaterade volymnedgångar skulle en sådan åtgärd resultera i lotsbrist och stora svårigheter att uppfylla gällande målsättning vid efterföljande konjunkturuppgång.

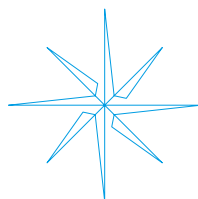
Kostnaderna påverkas även i hög grad av väderlek genom att olika isförhållanden påverkar kostnadsnivån. En svår is-säsong kan medföra kostnadsökningar på 100 Mkr jämfört med en normal vinter.

I likhet med de närmast föregående åren gäller en fortsatt restriktiv hållning när det gäller kostnaderna.

Lönerna beräknas öka med 2,5 procent per år under åren hela perioden. De sociala kostnader som har tagits upp för perioden är baserade på en genomsnittlig nivå om 55 procent pålägg på skattepliktiga löner.

Övriga externa kostnader varierar i hög grad över åren främst beroende på vinterns isutbredning, andelen externt upphandlad sjömätning, samt genomförda projekt och arbeten i övrigt. Kostnadsberäkningarna har baserats på en mild isvinter.

Någon allmän uppräknings av övriga kostnader har inte gjorts utan även detta beräknas kunna inrymmas inom de effektiviseringar som görs.



Investeringsplan

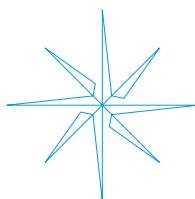
Planerade investeringar under perioden 2017 till 2021 uppgår till totalt 4,5 Mdkr. Sedan ett antal år tillbaka finansieras farledsprojekt som ingår i den nationella planen med anslagsmedel. Medlen tilldelas Trafikverket som i samverkan med Sjöfartsverket ska genomföra de projekt som anvisas i planen. Ekonomistyrningsverket har fastslagit att farlederna, trots att det finns vissa oklarheter kring vem som faktiskt äger dessa, ska utgöra en anläggningstillgång i staten. Eftersom Sjöfartsverket är den myndighet som är infrastrukturförvaltare för farleder och farledshållning är det naturligt att Sjöfartsverket redovisar farledsprojekten som en anläggningstillgång. Investeringar i farledsprojekt förväntas under perioden 2017-2021 uppgå till 2,7 Mdkr, varav Sjöfartsverket ska medfinansiera 223 Mkr.

Investeringar i ny isbrytare under perioden förväntas uppgå till drygt 1 Mdkr. Investeringar i Trollhätte kanal avser åtgärder för att säkra driften av kanalen fram till år 2030, bland annat för att upprätthålla dammsäkerheten. I slutet av perioden planeras större investe-

ringar hänförliga till slussarna. Det planeras även i slutet av perioden en större upprustning av Falsterbokanalen. I övrigt innehåller planen investeringar som avser lotsbåtar, arbetsfartyg, sjötrafikinformationscentraler, utrustning till räddningshelikoptrar och IT-system.

Sjöfartsverkets investeringar finansieras till övervägande del med egna medel. Bemyndigande finns att inom en ram om 450 Mkr ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret, varav 240 Mkr hittills har utnyttjats. Lånet, som avser delfinansiering av nya räddningshelikoptrar, upptogs i september 2013 med fem års löptid. Avsikten är att lånet ska amorteras till sin helhet när det förfaller i september 2018.

Jämfört med planen i föregående års treårsplan har det framför allt tillkommit investeringar avseende farledsprojekt finansierade via nationella planen eftersom Sjöfartsverket tidigare inte redovisade dessa som en anläggningstillgång. Dessutom tillkommer ytterligare investeringar i ny isbrytare under slutet av perioden. ▲

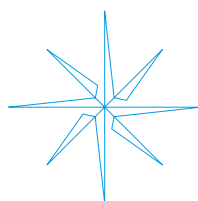


Finansiella rapporter

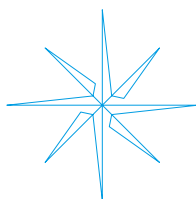
Den ekonomiska översikten för perioden 2016 till 2020 sammanfattas i efterföljande resultaträkning, balansräkning, finansieringsanalys, nyckeltal och investeringsplan. För investeringarna

finns även uppgifter för 2021 och en uppdelning mellan utgifter av nyanskaffning samt utgifter för vidmakthållande.

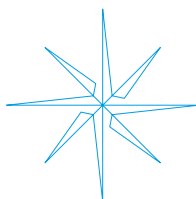
Resultaträkning, i löpande priser, milj kr					
	2016 utfall	2017 budget	2018 Prognos	2019 Prognos	2020 Prognos
Intäkter					
Farledsavgifter	937,0	1 005,0	1 025,1	1 045,6	1 066,5
Lotsavgifter	526,1	548,0	574,8	603,2	633,0
Anslag	550,6	250,6	250,6	250,6	250,6
Övriga intäkter	457,1	403,0	411,7	437,7	436,6
Summa intäkter	2 470,8	2 206,6	2 262,2	2 337,1	2 386,7
Kostnader					
Personalkostnader	-1 223,4	-1 088,7	-1 109,1	-1 146,6	-1 175,8
Övriga kostnader	-920,4	-876,4	-901,8	-930,5	-910,2
Avskrivningar	-211,8	-209,1	-214,2	-215,7	-228,9
Summa kostnader	-2 355,6	-2 174,2	-2 225,1	-2 292,8	-2 314,9
Rörelseresultat	115,2	32,4	37,1	44,3	71,8
Resultat från finansiella investeringar					
Finansiella intäkter	14,5	1,0	1,0	1,0	1,0
Nedskrivning av aktier i dotterbolag					
Finansiella kostnader	-7,1	-13,9	-12,8	-10,0	-15,0
Finansnetto	7,4	-12,9	-11,8	-9,0	-14,0
Resultat efter finansiella poster	122,6	19,5	25,3	35,3	57,8
Bokslutsdispositioner					
Förändring av resultatutjämn.fond	-122,6	0,0	-1,0	-10,0	-31,0
Resultat före skatt	0,0	19,5	24,3	25,3	26,8
Skattemotsvarighet	0,0	-4,3	-5,3	-5,6	-5,9
Årets resultat	0,0	15,2	19,0	19,7	20,9



Balansräkning, milj kr					
	Utfall 2016	Budget 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Anläggningstillgångar	2 726,9	3 258,6	4 111,2	4 803,3	5 242,6
Andelar i dotterbolag	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7
Övriga långfristiga fordringar	16,4	16,4	16,4	16,4	16,4
Summa anläggningstillgångar	2 748,0	3 279,7	4 132,3	4 824,4	5 263,7
Omsättningstillgångar					
Varulager	134,0	75,0	75,0	75,0	75,0
Kundfordringar	169,2	170,0	170,0	170,0	170,0
Övriga fordringar	113,9	55,0	55,0	55,0	55,0
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	133,5	120,0	120,0	120,0	120,0
Tillgodohavande hos Riksgäldskontoret	529,7	724,4	179,7	80,3	136,1
Kassa, postgiro och bank	360,0	100,0	100,0	50,0	50,0
Summa omsättningstillgångar	1 440,3	1 244,4	699,7	550,3	606,1
SUMMA TILLGÅNGAR	4 188,3	4 524,1	4 832,0	5 374,7	5 869,8
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Bundet eget kapital					
Statskapital	446,1	446,1	446,1	446,1	446,1
Summa bundet eget kapital	446,1	446,1	446,1	446,1	446,1
Fritt eget kapital					
Resultatutjämningsfond	483,7	483,7	484,7	494,7	525,7
Balanserat resultat	-538,0	-415,4	-405,3	-392,6	-379,5
ÅRETS RESULTAT	122,6	15,2	19,0	19,7	20,9
Summa fritt eget kapital	68,3	83,5	98,4	121,8	167,1
Summa eget kapital	514,4	529,6	544,5	567,9	613,2
Avsättningar					
Avsatt till pensioner	2 704,6	2 704,6	2 724,6	2 744,6	2 764,6
Övriga avsättningar	19,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa avsättningar	2 724,5	2 704,6	2 724,6	2 744,6	2 764,6
Långfristiga skulder					
Långfristig skuld till kreditinstitut	240,0	240,0	0,0	0,0	192,5
Långfristiga skulder till dotterbolag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa räntebärande långfristiga skulder	240,0	240,0	0,0	0,0	192,5
Kortfristiga icke räntebärande skulder					
Leverantörsskulder	167,5	170,0	170,0	170,0	170,0
Skatteskulder	0,0	4,3	5,3	5,6	5,9
Skulder till koncernföretag	4,8	4,6	4,6	4,6	4,6
Övriga skulder	40,4	41,0	41,0	41,0	41,0
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	496,7	830,0	1 342,0	1 841,0	2 078,0
Summa icke räntebärande kortfristiga skulder	709,4	1 049,9	1 562,9	2 062,2	2 299,5
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	4 188,3	4 524,1	4 832,0	5 374,7	5 869,8



Finansieringsanalys, milj kr					
	Utfall 2016	Budget 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020
RÖRELSEN					
Årets resultat före avskrivningar	327,0	241,5	251,3	260,0	300,7
Realisationsvinster	-1,1	-	-	-	-
Realisationsförluster	5,8	-	-	-	-
Finansiella poster	7,4	-12,9	-11,8	-9,0	-14,0
Skattemotsvarighet	0,0	-4,3	-5,3	-5,6	-5,9
Kassaflöde före förändring i rörelsekapital och investeringar	339,1	224,3	234,2	245,4	280,8
Förändring av varulager	42,5	59,0	0,0	0,0	0,0
Föränd av kortfrist fordringar	-6,2	71,6	0,0	0,0	0,0
Föränd av kortfrist skulder	263,7	340,5	513,1	499,2	237,3
Kassaflöde före investeringar	639,1	695,4	747,2	744,7	518,1
INVESTERINGAR					
Investeringar i anläggningstillgångar	-226,3	-740,8	-1 066,8	-907,8	-668,2
Investeringar i koncernbolag	-	-	-	-	-
Försäljning av anläggningstillgångar	1,5	-	-	-	-
Nettoinvesteringar i rörelsen	-224,8	-740,8	-1066,8	-907,8	-668,2
Kassaflöde efter investeringar	414,3	-907,8	-319,6	-163,1	-150,1
FINANSIERING					
Förändring av långfristiga fordringar	-0,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Förändring av långfristiga skulder	0,0	0,0	-240,0	0,0	192,5
Förändring av pensionsskuld	102,8	0,0	20,0	20,0	20,0
Förändring av övriga avsättningar	2,2	-19,9	0,0	0,0	0,0
Årets utdelning till staten	0,0	0,0	-5,1	-6,3	-6,6
Överföring av EK från HKF					
ÅRETS INBETALNINGSOVERSKOTT	518,6	-65,3	-544,7	-149,4	55,8
LIKVIDITETFÖRÄNDRING					
Likvida medel vid årets början	371,1	889,7	824,4	279,7	130,3
Likvida medel vid årets slut	889,7	824,4	279,7	130,3	186,1
FÖRÄNDRING I LIKVIDA MEDEL	518,6	-65,3	-544,7	-149,4	55,8



Nyckeltal					
	Utfall 2016	Budget 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020
ANALYS					
Kassalikviditet, %	184,1	111,4	40,0	23,0	23,1
Balanslikviditet, %	203,0	118,5	44,8	26,7	26,4
Sysselsatt kapital	3 365,4	3 476,6	3 371,6	3 290,8	3 441,4
Soliditet, %	12,3	11,7	11,3	10,6	10,4
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	3,9	1,0	1,1	1,4	2,1
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet, %	0,0	2,9	3,5	3,5	3,5
Räntetäckningsgrad	18,0	2,4	3,0	4,5	4,9
Inleverans till staten, Mkr					
Skattemotsvarighet	0,0	0,0	4,3	5,3	5,6
Utdelning till staten	0,0	0,0	5,1	6,3	6,6
Total inleverans till staten	0,0	0,0	9,4	11,6	12,2

Definitioner och nyckeltalsberäkningar

Kassalikviditet

Omsättningstillgångar exkl. varulager dividerat med icke räntebärande skulder

Balanslikviditet

Omsättningstillgångar dividerat med icke räntebärande skulder

Sysselsatt kapital

Balansomslutningen minskad med icke räntebärande skulder beräknat som ett genomsnitt för de senaste två åren

Soliditet

Eget kapital dividerat med balansomslutningen

Räntabilitet på sysselsatt kapital

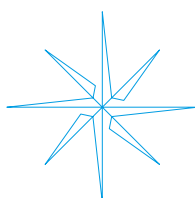
Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med sysselsatt kapital

Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet

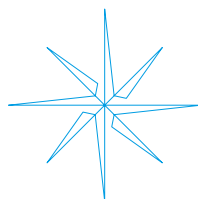
Årets resultat dividerat med genomsnittligt eget kapital för de senaste två åren

Räntetäckningsgrad

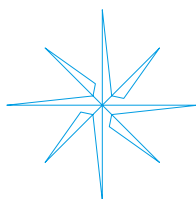
Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med finansiella kostnader



Investeringsplan 2016–2021						
	Utfall 2016	Budget 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020	Prognos 2021
Farleder						
Södertälje kanal	200	846	100	500	500	100
Trollhätte kanal	2 290	5 090	6 200	3 700	55 000	0
Farledsförbättringar och mindre kanaler	137 953	550 000	603 500	562 000	287 000	684 000
Farledsstationer	0	0	0	1 500	0	0
Fast utmärkning	4 674	7 001	6 000	6 000	6 000	6 000
Flytande utmärkning	723	0	1 000	2 000	1 500	2 000
Arbetsfartyg	981	9 200	9 000	0	13 500	0
Övrigt	8 462	16 287	11 000	3 000	11 000	1 000
Summa farleder	155 283	588 424	636 800	578 700	374 500	693 100
Isbrytning						
Fartyg	27 395	47 720	313 000	215 500	210 000	305 000
Summa isbrytning	27 395	47 720	313 000	215 500	210 000	305 000
Sjötrafikinformation (VTS)						
VTS-centraler	3 226	32 101	22 375	22 375	10 000	4 259
Summa sjötrafikinformation	3 226	32 101	22 375	22 375	10 000	4 259
Sjögeografisk information						
Sjömätningfartyg	1 121	300	4 000	0	500	0
Utrustning för sjömätning	5 826	3 800	6 600	6 600	6 600	6 600
IT-system m.m.	9 392	3 045	2 500	1 500	4 500	2 500
Summa sjögeografisk information	16 339	7 145	13 100	8 100	11 600	9 100
Lotsning						
Lotsstationer	3 064	5 674	3 000	7 000	3 000	3 000
Lotsbåtar	13 425	17 500	39 850	43 300	29 300	11 300
Summa lotsning	16 489	23 174	42 850	50 300	32 300	14 300
Sjö- och flygräddning						
IT-system	1 011	9 148	3 000	3 000	3 000	3 000
Helikopterbaser	2 363	7 425	7 425	7 425	7 425	7 425
Räddningshelikoptrar	230	8 807	8 807	8 807	8 807	8 807
Övrigt	0	650	0	0	0	0
Summa sjö- och flygräddning	3 604	26 030	19 232	19 232	19 232	19 232
Gemensamma funktioner						
IT-system, fastigheter, bilar, Arkö m.m.	3 950	16 255	19 450	13 550	10 550	7 650
Summa gemensamma funktioner	3 950	16 255	19 450	13 550	10 550	7 650
Totala investeringar	226 286	740 849	1 066 807	907 757	668 182	1 052 641

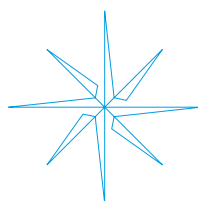
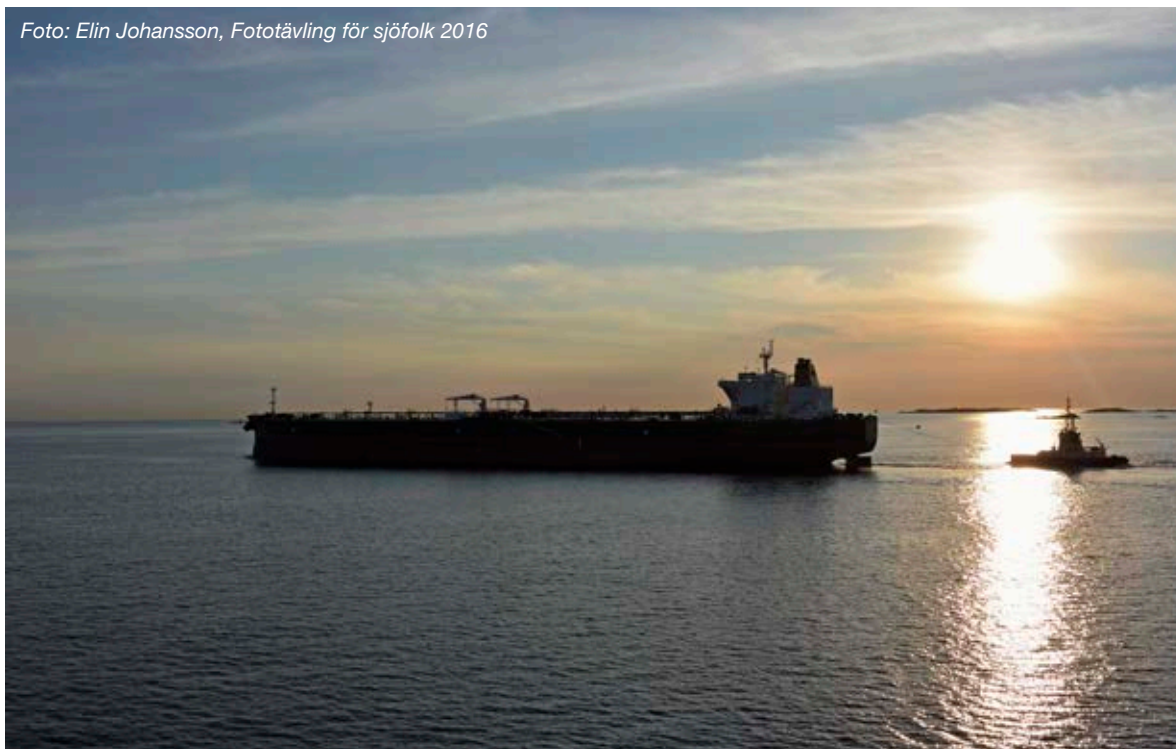


Förslag till investeringsplan 2015–2020, Tkr						
	Utfall 2016	Budget 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020	Prognos 2021
Nyanskaffningar						
Farleder	136 821	550 106	606 600	566 500	264 500	688 000
Isbrytning	6 849	2 386	305 000	210 500	205 000	305 000
Sjötrafikinformation	807	25 681	22 375	22 375	10 000	4 259
Sjögeografisk information	4 085	3 573	7 300	6 300	9 800	7 300
Lotsning	4 122	17 381	10 000	32 000	24 000	5 300
Sjö- och flygräddning	901	13 015	0	0	0	0
Gemensamma funktioner	988	8 128	13 950	8 050	5 050	2 150
Summa utgifter av nyanskaffningar	154 572	620 268	965 225	845 725	518 350	1 012 009
Varav maskiner och inventarier	123 657	496 215	850 125	842 225	514 850	1 009 009
Varav fastigheter och markanläggningar	30 914	124 054	115 100	3 500	3 500	3 000
Finansiering						
Övrig kreditram (Lån i Riksgäldskontoret)	0	0	0	0	200 000	200 000
Anslag (via Trafikverket)	134 350	480 000	512 000	499 000	237 000	684 000
Egna medel	20 222	140 268	453 225	346 725	81 350	128 009
Summa finansiering nyanskaffningar	154 572	620 268	965 225	845 725	518 350	1 012 009
	Utfall 2016	Budget 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020	Prognos 2021
Vidmakthållande						
Farleder	18 462	38 318	30 200	12 200	110 000	5 100
Isbrytning	20 546	45 334	8 000	5 000	5 000	0
Sjötrafikinformation	2 420	6 420	0	0	0	0
Sjögeografisk information	12 254	3 573	5 800	1 800	1 800	1 800
Lotsning	12 367	5 794	32 850	18 300	8 300	9 000
Sjö- och flygräddning	2 703	13 015	19 232	19 232	19 232	19 232
Gemensamma funktioner	2 963	8 128	5 500	5 500	5 500	5 500
Summa utgifter för vidmakthållande	71 715	120 581	101 582	62 032	149 832	40 632
Varav maskiner och inventarier	57 372	96 465	80 457	39 407	31 407	27 107
Varav fastigheter och markanläggningar	14 343	24 116	21 125	22 625	118 425	13 525
Finansiering						
Övrig kreditram (Lån i Riksgäldskontoret)	0	0	0	0	0	0
Egna medel	71 715	120 581	101 582	62 032	149 832	40 632
Summa finansiering vidmakthållande	71 715	120 581	101 582	62 032	149 832	40 632



Övrig kreditram och räntor för investeringar, Tkr						
	Utfall 2016	Budget 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020	Prognos 2021
IB lån i Riksgäldskontoret	240 000	240 000	240 000	0	0	192 500
Nyupplåning	-	-	-	-	200 000	200 000
Amorteringar	-	-	-240 000	-	-7 500	-15 000
UB lån i Riksgäldskontoret	240 000	240 000	0	0	192 500	377 500
Beslutad/föreslagen låneram	500 000	450 000	450 000	450 000	450 000	450 000
Ränteutgifter	4 891	4 891	3 668	0	5 000	9 800
Finansiering av räntor och avskrivningar						
Utgiftsområde 22 anslag 1:4	-	-	-	-	-	-
Utgiftsområde 22 anslag 1:5	-	-	-	-	-	-
Övrig finansiering	4 891	4 891	3 668	0	5 000	9 800

Foto: Elin Johansson, Fototävling för sjöfolk 2016



Anslagsframställan

Sjöfartsverket föreslår att anslagstilldelningen för år 2018 avseende verksamhet som inte fullt ut ska finansieras via avgifter fastställs till 687 Mkr, vilket innebär en ökning med 436 Mkr jämfört med tilldelade anslag för år 2017. Av ökningen avser 250 Mkr anslag för isbrytning.

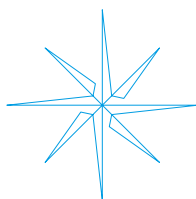
Sjöfartsverkets övergripande ekonomiska mål är att uppnå regeringens avkastningskrav om 3,5 procent räntabilitet på justerat eget kapital under en konjunkturcykel. Finansieringen av verksamheten sker i huvudsak genom avgifter på handelssjöfarten. Farledshållning, isbrytning, sjögeografisk information, lotsning, sjötrafikinformation, sjö- och flygräddning samt vissa andra myndighetsuppgifter representerar kärnverksamheter som helt eller delvis ska täckas med avgifter. De kostnader som inte ska ingå i handelssjöfartens betalningsskyldighet avser bland annat kostnader för fritidsbåtstrafiken, som finansieras genom anslag över statsbudgeten.

Den permanenta höjningen av anslagen för sjö- och flygräddningen med 45 Mkr per år från 2014 innebar att behovet av att höja sjöfartsavgifterna under åren 2014–2016 tillfälligt eliminerades och från och med den 1 januari 2015 sänkte Sjöfartsverket det totala uttaget av farledsavgifter motsvarande den permanenta höjningen av anslaget för sjö- och flygräddningen.

Under åren 2014–2016 erhöll Sjöfartsverket 300 Mkr per år i tillfällig anslagsökning i syfte att undvika avgiftshöjningar. När det tillfälliga anslaget upphörde den 1 januari 2017 uppstod återigen en påtaglig obalans mellan de anslag som tilldelas Sjöfartsverket och kostnaderna hänförliga till fritidsbåtar, skärgårdstrafik, fiske, allmänflyg, kulturvård, dammsäkerhet och andra tillkommande uppgifter. Sjöfartsverket har därför, för första gången på många år, höjt farledsavgifterna inför 2017 och ytterligare ökning av avgifterna måste övervägas i framtiden om inte anslagsnivån höjs. Dessa höjningar kan medföra oönskade överflyttningar från sjöfart till andra transportslag och påverkar i slutledet även svensk industris konkurrenskraft.

Underfinansieringen avseende löpande kostnader för de verksamheter som inte ska ingå i handelssjöfartens betalningsskyldighet beräknas långsiktigt från år 2018 och framåt uppgå till drygt 436 Mkr, vilket framgår av nedanstående tabell.

Specifikation av underfinansierade verksamheter			
	Intäkt	Behov	Underskott
Isbrytning	0	250,0	-250,0
Sjö- och flygräddning	155,2	200,5	-45,3
Sjösäkerhetsanordningar	33,1	55,0	-21,9
Kanaltrafik m.m.	62,3	159,7	-97,4
Krisberedskap och säkerhetsskydd	0	21,5	-21,5
Summa	250,6	686,7	-436,1



Isbrytning

Fram till år 2014 finansierades isbrytningen helt via farledsavgifterna. Under åren 2014–2016 ingick 200 Mkr för finansiering av isbrytning i det tillfälliga anslag som Sjöfartsverket då erhöll. Detta anslag har utgått från och med 2017. Sjöfartsverket föreslår nu att anslaget för isbrytning från och med år 2018 permanentas på en nivå som motsvarar kostnaderna för en mild isvinter.

Isbrytning är vinterväghållning till havs i våra farleder och bör därför helt jämföras med vinterväghållningen på väg och järnväg och finansieras på samma sätt. Statlig isbrytning utförs i svenska kustfarvatten och på sjövägarna dit samt i Väneren mellan öppet vatten till havs och de farvatten som är skyddade för havsis, drivis, packis eller liknande hinder. Sjöfartsverket kan även besluta om statlig isbrytning av svårare is i Göta älv, Trollhätte kanal, Södertälje kanal, Mälaren och Ångermanälven. Behovet av isbrytning är helt beroende av isens tjocklek, vallbildningar, vindar och vindriktning (vinterns svårighetsgrad) samt fartygens status. Sjöfartsverket har möjlighet att utfärda trafikrestriktioner, antingen till en eller flera hamnar eller för vissa fartyg.

Antalet assistanser, inklusive från hjälpisbrytare, varierar med vinterns svårighetsgrad, men uppgår i genomsnitt till cirka 1 400 fartyg under en normal isvinter. En lindrig respektive svår vinter är antalet assistanser för perioden i genomsnitt cirka 540 respektive 2 600 assistanser. Isbrytningsverksamheten sköts med hjälp av fem egna isbrytare, varav en huvudsakligen opererar i Väneren, samt vid behov med inhyrda resurser.

Isbrytningsverksamheten finansieras solidariskt via farledsavgifterna utifrån den regionalpolitiska tanken att samtliga hamnar bör betala enhetliga farledsavgifter. Kostnaderna för isbrytningsverksamheten följer av vinterns svårighetsgrad och är således oförutsägbara och svåra att budgetera. Sjöfartsverkets totala ekonomi påverkas i hög grad av isbrytningens omfattning.

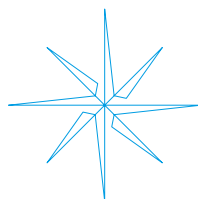


Foto: Sjöfartsverket

En normal vinter uppgår kostnaderna för isbrytningsverksamheten till cirka 300 Mkr och för en lindrig respektive svår vinter till cirka 250 Mkr respektive cirka 350 Mkr. De fasta kostnaderna för verksamheten, dvs. kostnader för att hålla resurserna utan att några uppdrag genomförs, uppgår till cirka 170 Mkr.

Sjö- och flygräddning

Kostnaderna för sjö- och flygräddning avser räddningsledningen vid sjö- och flygledningscentralen, räddningshelikoptrarna samt de operativa resurserna på lotsområdena som ska täcka in de 15 svenska sjöräddningsregionerna. I verksamheten ingår kostnader för drift av radionät för talkommunikation som består av sändare, mottagare och inplacering av antenner på cirka 60 platser i Sverige. I kostnaderna ingår även utbildning av personal från de organisationer som frekvent deltar i räddningsinsatser och räddningsövningar. Av den totala beräknade kostnaden för sjö- och flygräddning, som för 2018 förväntas uppgå till 433 Mkr, är drygt 80 procent hänförlig till helikopterberedskapen. Kostna-



derna för helikopterberedskap beräknas år 2018 uppgå till 356 Mkr. Kostnaderna för räddningshelikoptrarna har under senare år ökat kraftigt på grund av regelutveckling, åtgärder för ökad flygsäkerhet samt förändrade arbetstidsavtal. Även kostnaderna för sjö- och flygräddningscentralen ökar på grund av regelutveckling, förbättrad redundans samt nya IT-system.

Traditionellt har den andel av sjöräddningens kostnader som tillskrivits handelssjöfarten bekostats via sjöfartsavgifterna, medan den del som varit hänförlig till fritidsbåttrafiken finansierats via anslag. Den del av kostnaderna som är hänförlig till flygräddning finansieras dels via Försvarmakten, dels via den så kallade undervägsavgiften, som är en del av den europeiska luftfartsorganisationen Eurocontrols avgiftssystem. Det har även klarlagts att Sjöfartsverket ska tillhandahålla stöd till kommunala räddningstjänsterna i samband med räddningstjänst, utan krav på ekonomisk kompensation. Antalet insatser med räddningshelikoptrarna för kommunala räddningstjänsternas räkning har därefter ökat markant. Stöd beviljas även till landsting och regioner, vilket Sjöfartsverket har rätt att ta betalt för.

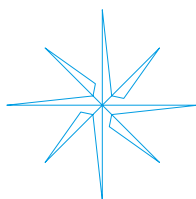
Delfinansieringen från de intressenter som samutnyttjar räddningshelikoptrarna beräknas under 2018 uppgå till 132 Mkr vilket är en ök-

ning med 126 Mkr sedan 2006. Bidraget härrör till största del från Försvarmakten (61,5 Mkr) och luftfartsavgifter (70,2 Mkr), vars andelar av kostnaderna härrör från den finansieringsmodell som Sjöfartsverket tog fram på regeringens uppdrag under 2010 och som därefter har tillämpats. Transportstyrelsen har dock fastställt belopp för 2018 avseende luftfartsavgifter till drygt 62 Mkr vilket innebär att underfinansieringen från kommersiella luftfarten uppgår till 8 Mkr. Konsekvensen av den av Transportstyrelsen beslutade ersättningsnivån är att handelsjöfarten tvingas subventionera kostnader som avser luftfarten, vilket enligt Sjöfartsverkets uppfattning är orimligt.

Tabellen nedan visar en jämförelse mellan nuvarande finansiering och finansiering enligt finansieringsmodellen. Samtliga belopp anges i Mkr.

Enligt sammanställningen beräknas underfinansieringen år 2018 uppgå till 59,9 Mkr, vilket inkluderar underfinansieringen till följd av den av Transportstyrelsen beslutade ersättningen för luftfartsavgifter. Trots det ökade anslaget med 45 Mkr per år från och med 2014 uppstår en underfinansiering. Kostnadsökningen är bland annat en följd av regelutvecklingen på området samt genomförandet av de rekommendationer som Statens Haverikommission har lämnat.

En jämförelse mellan nuvarande finansiering och finansiering enligt finansieringsmodellen, milj kr.			
Avgifter	Aktuell nivå	Föreslagen nivå	Differens
Handelssjöfart (farledsavgifter)	154,0	100,9	53,1
Kommersiell luftfart (Eurocontrol)	62,4	70,2	-7,8
Summa avgifter	216,4	171,1	45,3
Anslag	Aktuell nivå	Föreslagen nivå	Differens
Försvarmakten	61,5	61,5	0,0
Övrig sjöfart	155,2	103,0	52,2
Övrig luftfart	0	71,5	-71,5
Andra statliga brukare	0	26,0	-26,0
Summa anslag	216,7	262,0	-45,3
Totalsumma	433,1	433,1	0,0





Drift och underhåll av sjösäkerhetsanordningar

Sjöfartsverket har preciserat vilka sjösäkerhetsanordningar som uteslutande används av andra trafikantgrupper än handelssjöfarten. Vid avgörandet av vilken trafikantgrupp en farled ska hänföras till har utgångspunkten varit debiteringen av farledsavgifterna. Farleder där någon har betalat farledsavgift har således hänförts till handelssjöfart. I kostnaderna för sjösäkerhetsanordningarna ingår drift och underhåll som innefattar periodiskt återkommande service, besiktningar, felavhjälpning och större underhållsinsatser. Kostnaderna beräknas utifrån Sjöfartsverkets genomsnittliga årliga kostnadsschablon för respektive typ av anordning. Enligt beräkningar uppgår det fastställda beloppet för handelssjöfarten till 55 Mkr och för andra trafikantgrupper till 35 Mkr.

De farleder som enligt ovanstående beskrivning har hänförts till handelssjöfarten används även i stor utsträckning av andra trafikantgrupper. I beräkningen har detta användande schablonmässigt beräknats till 20 procent eller 11 Mkr.

Ersättning för viss kanaltrafik m.m.

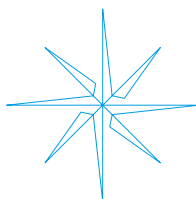
Anslaget avser bidrag till täckande av underskott

för drift av Trollhätte kanal, mindre kanaler m.m. Det totala behovet uppgår till nästan 160 Mkr.

Trollhätte kanal

Engagemanget för Vänersjöfarten är stort. Det är väl känt att det finns industriell verksamhet i Vänerregionen som är beroende av sjöfart för sin befintliga lokalisering. Vänersjöfarten medför också den positiva effekten att vägarna avlastas från tunga transporter. Göta älv och Trollhätte kanal är dessutom en del av Sveriges blå band och viktig för båtturen. Sjöfartsverkets inriktning är att satsa på Vänersjöfarten på grund av dess positiva miljöeffekter och därutöver att vara delaktig i aktiviteter som bidrar till att skapa en helhet gällande näringen kring Vänern. Med näring avses såväl turism som industri och handelssjöfart.

För att bedriva handelssjöfart på Vänern året runt krävs dock insatser som innebär stora kostnader för Sjöfartsverket. Beräknad kostnad för Trollhätte kanal för år 2018 är 106 Mkr. I beloppet ingår förutom drift även periodiskt återkommande underhåll, kompensation för det intäktsbortfall (cirka 2 Mkr) som uppstår då transporter mellan hamnar i Brofjorden/Göteborg och till Vänern inklusive mellanliggande hamnar av regionalpolitiska skäl undantagits



från farledsavgifter samt de kostnader för isbrytning som är kopplade till kanalen och Väneren.

Byggnadsminnesmärken

Sjöfartsverket förvaltar ett stort antal före detta bemannade fyrar och fyrplatser som är förklarade som statliga byggnadsminnesmärken med krav på omvårdnad. Sjöfartsverkets kostnader för dessa är beräknade till 16 Mkr per år. Antalet fyrar som har förklarats som byggnadsminnesmärke har ökat och ytterligare förslag från Riksantikvarieämbetet föreligger.

Mindre kanaler

Kostnaderna avser anslagsfinansiering för täckande av underskott i vissa mindre kanaler som inte används av handelssjöfarten. Några av dessa kanaler är de mest trafikerade farlederna i Sverige. I mindre utsträckning förekommer passagerartrafik i form av reguljär lokaltrafik och yrkesfisketrafik. I övrigt är det fritidsbåtar som trafikerar kanalerna. Dessa trafikantkategorier betalar inga sjöfartsavgifter.

På grund av landhöjningen och med det ringa farledsdjup som finns i vissa kanaler i nuläget kommer muddringsinsatser att krävas för att behålla trafik med nuvarande förutsättningar. För år 2018 beräknas kostnaderna uppgå till 11,5 Mkr.

Administration

För att täcka de administrativa kostnaderna för de funktioner som ingår i Kanaltrafik m.m. har ett belopp på knappt 27 Mkr tagits upp under anslaget.

Krisberedskap samt säkerhetskydd och landskapsinformation

Förordning (2015:1052) om krisberedskap och bevakningsansvariga myndigheters åtgärder vid höjd beredskap och Förordning (2015:1053) om totalförsvaret och höjd beredskap syftar till att statliga myndigheter genom sin verksamhet skall minska sårbarheten i samhället och utveckla en god förmåga att hantera sina uppgifter under fredstida krissituationer och höjd beredskap.

Sjöfartsverket ska därmed ha en förmåga att genom utbildning, övning och andra åtgärder samt genom den organisation och de strukturer som skapas före, under och efter en kris förebygga, motstå och hantera krissituationer. Sjöfartsverket skall vidta de åtgärder som behövs för att hantera konsekvenserna av en krissituation som berör myndighetens ansvarsområden samt samverka med och stödja andra myndigheter vid en sådan krissituation. Planeringen för krisberedskap och höjd beredskap ska bedrivas inom samverkansområden.

Sjöfartsverket ska också, i syfte att stärka sin egen och samhällets krisberedskap, årligen analysera sårbarheter eller hot och risker inom myndighetens ansvarsområde som synnerligen allvarligt kan försämra förmågan till verksamhet inom området. Sjöfartsverket har också enligt ovan nämnda förordningar ett särskilt ansvar för att planera och vidta förberedelser för att skapa förmåga att hantera en kris och för att förebygga sårbarheter och motstå hot och risker. Sjöfartsverket ska vidare ha en tjänsteman i beredskap, kunna upprätta en ledningsfunktion, kunna ta emot och sända krypterade meddelanden, delta i den övningsverksamhet som berör myndighetens ansvarsområde samt hålla regeringen informerad.

Sjöfartsverket har även ett särskilt ansvar inför och vid höjd beredskap. I december 2015 fattades ett regeringsbeslut om planeringsanvisningar för det civila försvaret. Beslutet innebär att Sjöfartsverket ska återuppta planeringen för sin beredskap inom ramen för det civila försvaret. Målen för det civila försvaret är att:

- värna civilbefolkningen,
- säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna och
- bidra till Försvarmaktens förmåga vid ett väpnat angrepp eller krig i vår omvärld.

Stödet till Försvarmakten är enligt planeringsanvisningarna prioriterat. Verket ska redovisa hur planeringsarbetet fortskrider och vilka resultat som uppnåtts årligen vid samma tidpunkt

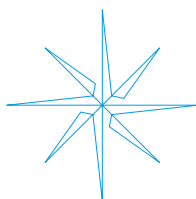


Foto: Försvarmakten



som årsredovisningen. För planeringsarbete inom krisberedskap och civilt försvar beräknar Sjöfartsverket kostnaden för 2018 till 7,5 Mkr. Kostnaden för att bygga förmåga inom den operativa verksamheten med avseende på civilt försvar inklusive stöd till Försvarmakten är idag, då planeringsarbetet befinner sig i ett tidigt skede, mycket svåra att beräkna. En uppskattning av kostnaderna för 2018 ligger mellan 5–15 Mkr för att kunna säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna inom Sjöfartsverkets ansvarsområde och bidra till Försvarmaktens förmåga vid ett väpnat angrepp eller krig i vår omvärld.

Lag (2016:319) om skydd för geografisk information och förordning (2016:320) om skydd för geografisk information pekar ut Sjöfartsverket som den myndighet som ska pröva frågor om tillstånd till spridning av geografisk information som avser Sveriges sjöterritorium. Geografisk information som avser Sveriges sjöterritorium är av Försvarmakten klassad med hänvisning till 15 kap 2§ Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), dvs. försvarssekretess. Arbetet med

sjögeografisk information, djupdata, omgärdas då av säkerhetsskydd enligt Säkerhetsskyddslag (1996:627) och säkerhetsskyddsförordning (1993:633).

För att upprätthålla säkerhetsskydd, enligt Säkerhetsskyddslag (1996:627), och tillståndshandling, enligt Lag (2016:319) om skydd för geografisk information, beräknar Sjöfartsverket kostnaden för 2018 till 4 Mkr.

Förorenad mark

Sjöfartsverket har under år 2016 inventerat hela sitt fastighetsbestånd samt all egen befintlig verksamhet på annans mark, med avseende på potentiellt förorenade områden. En översiktlig kostnadsberäkning för att sanera dessa områden (miljöskuld) har tagits fram.

Riksrevisionen har i sin årliga revisionsrapport (2016-01-20) rekommenderat Sjöfartsverket att utreda och ta ställning till redovisningsmässiga konsekvenser av framtida kostnader för sanering av förorenade områden och hänvisar bl.a. till 4:e

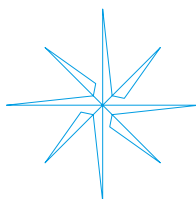
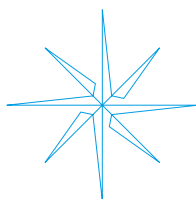
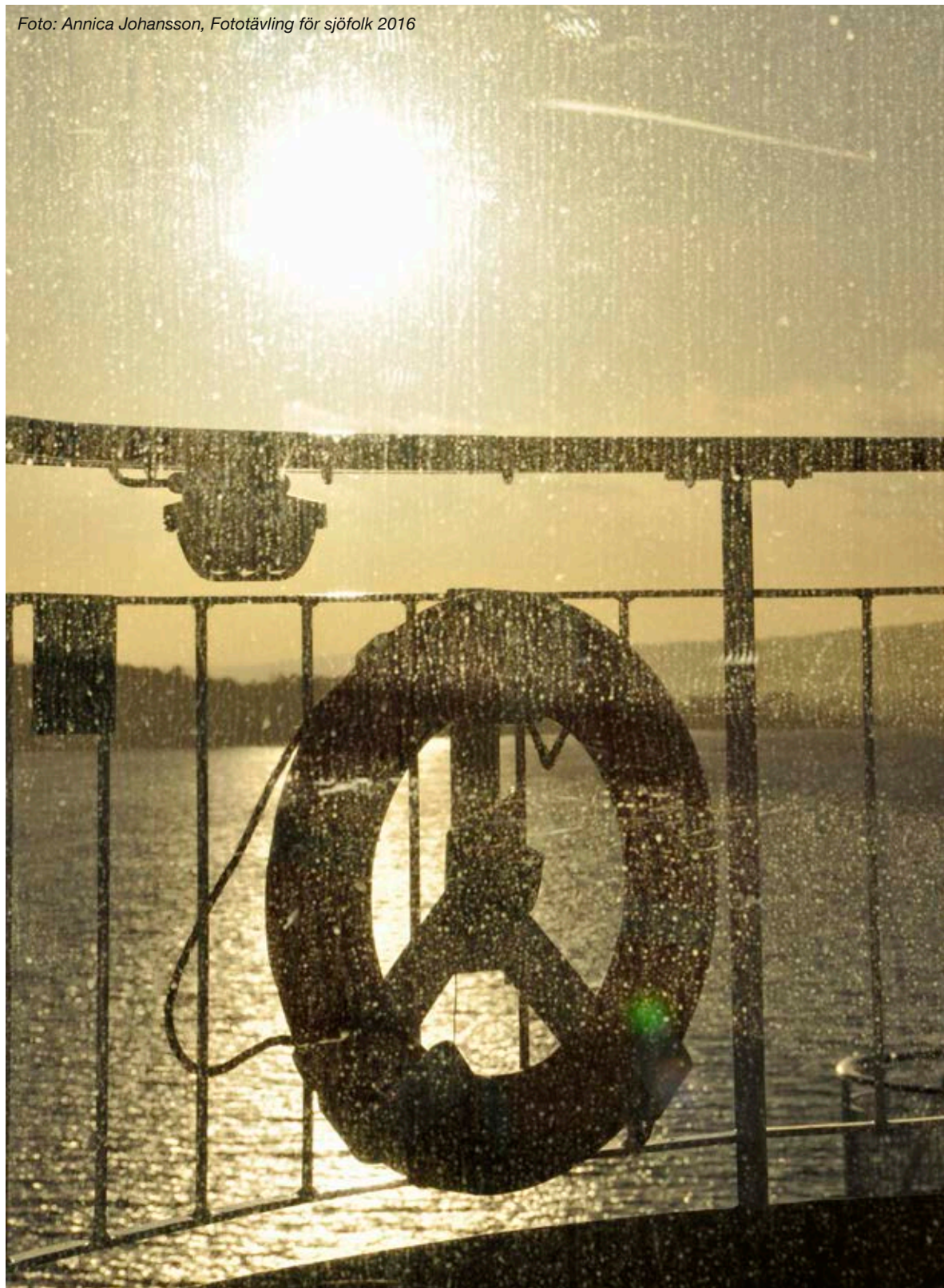


Foto: Annica Johansson, Fototävling för sjöfolk 2016



kap 2 § förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag samt Miljöbalkens kunskapskrav enligt 2 kap. 2 § Miljöbalken (1998:808). Sjöfartsverket kommer därför att redovisa uppskattade kostnader för framtida saneringar i 2016 års resultat. Avsättning för planerade saneringar görs med 2,9 Mkr. Utöver detta kommer Sjöfartsverket att redovisa en ansvarsförbindelse om cirka 32–44 Mkr, som omfattar kostnaden för framtida saneringar av förorenade områden där Sjöfartsverket har ett ansvar.

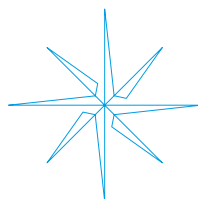
De föroreningar som Sjöfartsverket ansvarar för i egenskap av verksamhetsutövare härrör nästan uteslutande från tidigare/historisk verksamhet. De av Sjöfartsverkets verksamheter som kan ha gett upphov till förorenade områden bedöms i första hand vara varv, tidigare bemannade fyrplatser, lotsstationer samt deccastationer (föregångare till GPS-systemet). Utöver detta kan Sjöfartsverket i vissa fall ha ett ansvar i egenskap av fastighetsägare.

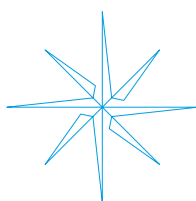
I miljöbalken finns tidsmässiga begränsningar för avhjälpande av äldre föroreningar. Statliga bidrag från Naturvårdsverkets anslag 1:4 är den enda möjligheten att kunna finansiera sanering

av områden där verksamhetsutövaren inte kan hållas ansvarig, till exempel på grund av att föroreningarna är för gamla. Naturvårdsverkets anslag används dock i första hand till efterbehandling av områden som saknar ansvarig verksamhetsutövare eller fastighetsägare som kan stå för kostnaden. Sjöfartsverkets slutsats är att större delen av kostnaden för framtida saneringar kommer att behöva bekostas med egna medel.

Trafikverket redovisar en avsättning för miljöåtgärder då det finns ett föreläggande från tillsynsmyndighet. Vid föreläggande redovisas en avsättning och kostnaderna redovisas mot anslag. Trafikverket ska enligt instruktionen svara för avhjälpande av miljöskada enligt 10 kap. miljöbalken i de fall staten har ett ansvar för avhjälpande till följd av den flygplatsverksamhet som bedrivits av Luftfartsverket och den verksamhet som bedrivits av Vägverket, Banverket och Statens järnvägar.

Sjöfartsverket anser att det inte är rimligt att de avsättningar som görs för planerade saneringar ska belasta handelssjöfarten utan att de bör finansieras på samma sätt som för andra transportmyndigheter alternativt finansieras via anslag. ▲





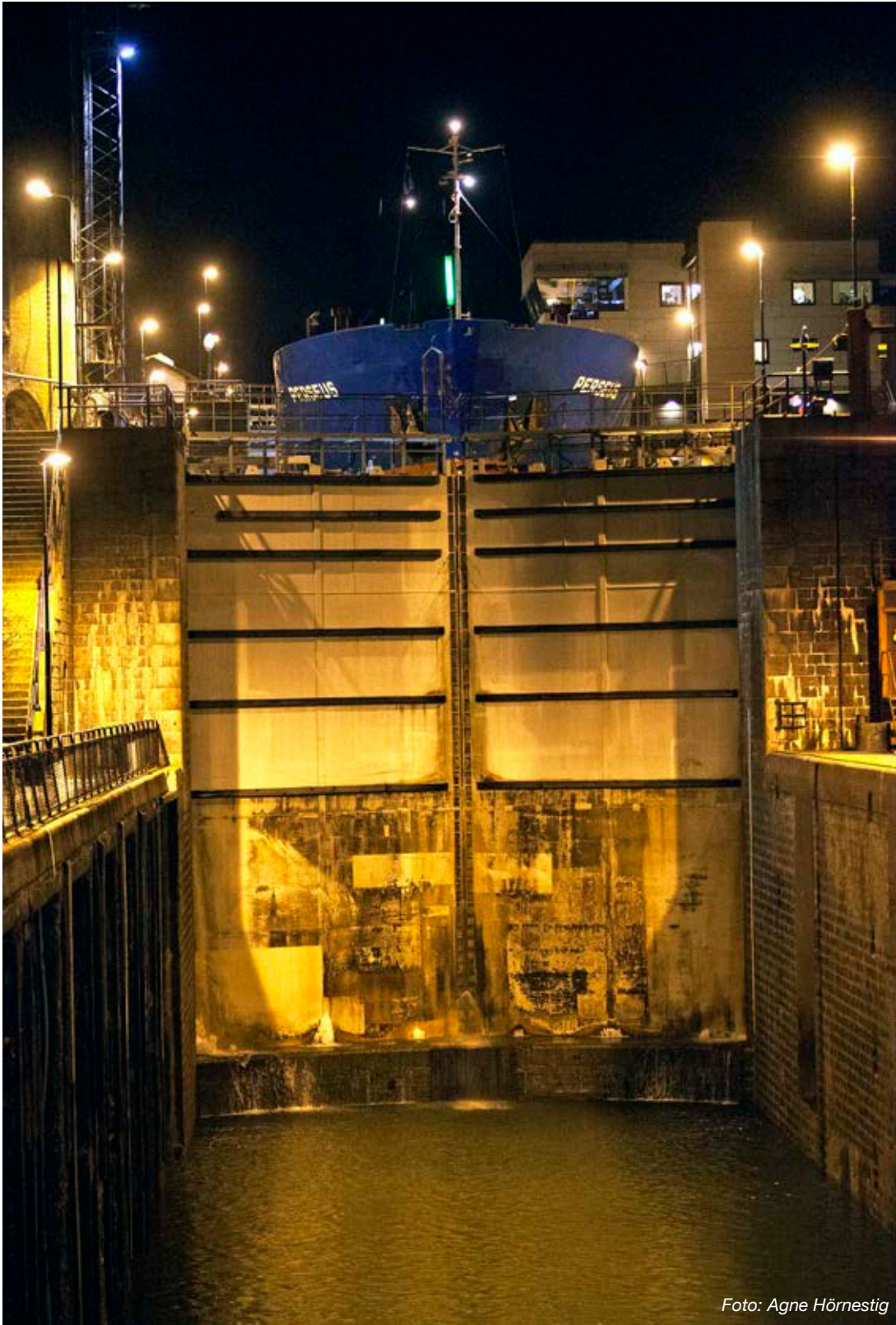


Foto: Agne Hörnestic

