

TREÅRSPLAN 2008-2010

Diarienummer: 0303-07-01379



SJÖFARTSVERKET

2007-02-27

Innehållsförteckning

Sjöfartsverkets treårsplan 2008-2010.....	1
De ekonomiska villkoren som styr verksamheten.....	3
Sammanfattning	3
Ekonomiska mål	5
Sjöfartsavgifterna.....	5
Behov av infrastrukturinvesteringar i farleder	7
Effektivitets- och rationaliseringsplan	10
Ekonomisk översikt	11
Anslagsframställan	21
Sammanfattning	21
Ersättning för sjöräddning	22
Ersättning för viss kanaltrafik m.m.....	24
Sjöfartsregistret.....	27
Åtgärder mot vattenförorening m.m.	27
Omvärlden och svensk sjöfart	29
Utvecklingen av efterfrågan på sjötransporter	29
Transport- och trafikvecklingen.....	30
Utvecklingen av fartygsflottan.....	33
Hamnutvecklingen	35
Transportpolitiska frågor i Sverige och EU	36
Sjöfartens miljöfrågor	37
Transport- och näringspolitiska mål.....	39
Transportpolitiska mål	39
Näringspolitiska mål	42
Tillämpning av målen i Sjöfartsverkets verksamhet.....	42
Sjöfartsverkets verksamhet	43
Sjöfartsverkets organisation.....	44
Infrastruktur	46
Farleder	46
Isbrytning	50
Sjögeografisk information	52
Sjötrafik.....	56
Sjötrafikinformation.....	56
Lotsning	58
Sjöräddning.....	62
Sjöfartsinspektion	65
Inriktning	66
Sektors- och myndighetsuppgifter (exklusive sjöfartsinspektion).....	72
Omvärldsanalys och måluppföljning	72

Handikappanpassning av sjöfarten	74
Jämställdhet	75
Forskning, utveckling och demonstration (FUD)	76
Båtliv	77
Krisberedskap	79
Sjömansservice – kultur- och fritidsverksamhet för sjömän	79
Sjöfartsregistret	80
Tjänsteexport (Internationellt samarbete)	81
Gemensamma funktioner	84
Rederiet	84
Informationsteknik	85
Miljöledningssystem	86
Metoder för riskvärdering	87
Övriga gemensamma funktioner	87
Personalutveckling	87
Kompetensförsörjning	88
Jämställdhet och mångfald	89
Arbetsmiljö, hälsa och friskvård	90
Förkortningar	91

Till Regeringen
Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Sjöfartsverkets treårsplan 2008-2010

Sjöfartsverket överlämnar härmed sin treårsplan för verksamheten under perioden 2008-2010.

Med stöd av vad som anförs i treårsplanen hemställer Sjöfartsverket om godkännande av den i planen föreslagna allmänna inriktningen och omfattningen av verksamheten under perioden 2008-2010 av föreslagna mål för perioden samt i första hand

att till Ersättning för sjöräddning för år 2008 anvisas ett anslag på 179 800 000 kr,

att till Ersättning för viss kanaltrafik m.m. för år 2008 anvisas ett anslag på 147 200 000 kr,

att till ersättning för Sjöfartsregistret för år 2008 anvisas ett anslag på 6 100 000 kr,

att få bemyndigande att uppta lång- och kortfristiga lån inom en total ram på 350 000 000 kr,

samt att få sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank,

i andra hand

att Sjöfartsverket anvisas hur verksamheten under 2008 ska finansieras alternativt vilka mål som ska revideras.

Treårsplanen har behandlats i den centrala samverkansgruppen.

Beslut i detta ärende har fattats av styrelseledamöterna Jörgen Andersson (ordförande), Jan-Olof Selén (generaldirektör), Birgitta Ahlqvist, Anitha Bondestam, Claes-Göran Brandin, Gunilla Ekholm, Rolf Johannesson, Elizabeth Nyström samt personalföreträdarna Tapani Hoffrén, Göte Karlsson och Billy Wallroth.

I ärendets handläggning har dessutom deltagit avdelningscheferna Mats Andersson, Ulf Dyberg, Jan-Peter Elf, Johan Franson, Eva Nilsson, Maria Gelin och Lars-Göran Ånefors.

Jörgen Andersson

Jan-Olof Selén

De ekonomiska villkoren som styr verksamheten

Sammanfattning

Sjöfartsverkets ekonomi har kraftigt försämrats för kärnverksamheten under senare år. Med oförändrade mål för verkets ekonomi och verksamhet bedöms ekonomin fortsatt försämrats trots betydande effektiviseringar och rationaliseringar. Sjöfartsverket lämnar därför i denna treårsplan förslag till hur utvecklingen ska kunna vända. En rad faktorer kommer att ha stor betydelse för utvecklingen under planperioden 2008-2010. Några av de viktigaste är ett fortsatt effektivitets- och rationaliseringsarbete, möjlig finansiering i form av sjöfartsavgifter, andra avgifter och ersättningar från staten för särskilda åtaganden. För verket är naturligtvis de ekonomiska och verksamhetsmässiga mål som statsmakterna lägger fast avgörande.

Som framgår närmare i detta avsnitt och i hemställan till regeringen efterlyser Sjöfartsverket ett tydligt ställningstagande till de förslag till åtgärder eller kombinationer av åtgärder som Sjöfartsverket lägger fram, och som i allt väsentligt ligger utanför verkets beslutsbefogenhet, för att bryta den negativa utvecklingen.

Sjöfartsverket genomför sedan många år ett kontinuerligt arbete med att minska verkets kostnader genom effektivitets- och rationaliseringsåtgärder i form av bättre teknik, kompetensutveckling, bättre arbetsmetoder etc. som så långt möjligt kan förenas med de mål som regeringen lagt fast för Sjöfartsverket. Sjöfartsverkets rationaliseringsprogram har hittills kunnat genomföras i stort sett utan personaluppsägningar, men i den nu redovisade planen går sådana inte att undvika trots att medelåldern i verket är hög och en betydande naturlig avgång beräknas ske under perioden. För att fullfölja rationaliseringsprogrammet bedöms nu ett 50-tal anställda behöva sägas upp under planperioden.

Finansiering av Sjöfartsverkets verksamhet sker i huvudsak genom sjöfartsavgifter, andra avgifter och ersättning från staten för vissa särskilda samhällsåtaganden. Alla dessa finansieringsformer behöver omprövas och det ska noteras att verket självt inte förfogar över beslut att höja farledsavgiften utöver vad som framgår av regleringsbrevet. En höjning beräknas från 2008 kunna ge en årlig inkomstförstärkning på cirka 20 mkr

eller cirka 10 mkr om den skulle begränsas till enbart godsdelen av avgiften.

Sjöfartsverket har de senaste åren ökat intäkterna genom andra avgifter än sjöfartsavgifter med drygt 40 mkr. Uthyrningen av isbrytare för olika forskningsexpeditioner under icke isbrytarsäsong och till andra länders isbrytjänst har varit framgångsrik med bibehållen hög beredskap för isbrytning i svenska farleder och farvatten. Sjöfartsinspektionens avgifter för besiktningar har höjts för att öka kostnadstäckningen för de tjänster som enligt internationella konventioner kan avgiftsbeläggas. Verkets övriga taxor och avgifter har höjts med i genomsnitt tre procent per år och i treårsplanen ligger en fortsatt höjning med samma procenttal som förutsättning för beräkningarna.

Ersättningen från staten för de uppgifter som Sjöfartsverket anförtrotts, och som enligt gällande transportpolitiska principer inte ska belasta handelssjöfarten, har i stort sett varit oförändrad sedan lång tid tillbaka trots kraftigt ökade kostnader. Ersättningen ska avse den huvudsakliga kostnaden för sjöräddning, d.v.s. den del 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 vidare ingå kostnaderna för vissa andra åtaganden som inte riktar sig till handelssjöfarten. Slutligen lämnar staten från 2003 ersättning för det från Stockholms tingsrätt övertagna Sjöfartsregistret.

Som framgår närmare under avsnittet Anslagsframställan uppgår det beräknade underskottet för 2008 till 194 mkr, varav enbart de kostnader som avser sjöräddning till följd av de kraftigt ökade kostnaderna för helikopterberedskapen utgör 90 mkr. Kostnaderna för helikopterberedskapen, som tidigare i allt väsentligt låg under Försvarsdepartementets huvudtitel, har de tre senaste åren ökat med 118 mkr samtidigt som bidraget från andra intressenter efter tecknande av samarbetsavtal har fördubblats till 28 mkr.

Resterande del av underskottet – nu beräknat till 104 mkr – ska i likhet med vad som föreslagits i tidigare treårsplaner återföras till handelssjöfarten genom en sänkning av farledsavgiften.

Sjöfartsverket vill peka på en annan oönskad effekt som närmare tas upp i det följande, nämligen den undanträngning som sker av i och för sig samhällsekonomiskt lönsamma farledsprojekt med nuvarande

finansieringsmodell. De enda farledsprojekt som, vid nuvarande förutsättningar, kunnat inrymmas i investeringsplanen är reinvesteringar i Trollhätte kanal och Södertälje kanal om sammanlagt 190 mkr under åren 2008-2010. De transporterade godsvolymererna genom dessa kanaler motsvarar cirka 5 procent av godsomsättningen i svenska hamnar.

Ekonomiska mål

Som överordnat ekonomiskt mål för Sjöfartsverket gäller krav på full kostnadstäckning. Finansieringen av verksamheten sker i huvudsak genom avgifter på handelssjöfarten. Verkets kostnader för bl.a. fritidsbåtstrafiken ska enligt gällande riktlinjer finansieras över statsbudgeten.

I regleringsbrevet för budgetåret 2007 har angetts följande ekonomiska mål.

- 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 30 procent
- Som restriktion för höjningar av farledsavgifterna gäller att avgifterna får öka med högst nettoprisindex räknat från och med år 2004
- De lång- och kortfristiga lånen får uppgå till en total ram om 350 mkr

Statsmakternas allmänna riktlinje för utdelning från affärsdrivande verksamheter är att en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet utdelas. 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, för närvarande 28 procent på resultatet.

Sjöfartsverket har i beräkningarna utgått från att dessa mål fortsatt kommer att gälla för planeringsperioden.

Sjöfartsavgifterna

Sjöfartsavgifterna innefattar farledsavgifter och lotsavgifter vilka betalas av handelssjöfarten. Farledsavgifterna tas ut av fartyg som lastar/lossar eller lämnar/hämtar passagerare i svensk hamn. Undantag finns för mindre

fartyg och för transporter inom området Göteborg/Brofjorden - Vänern. Avgiften är tvådelad och baseras på fartygens storlek och mängden lastat/lossat gods. Lotsavgifter tas ut vid utnyttjandet av tjänsten och baseras på fartygets storlek och lotsad tid. Avgiftssystemet innebär att handelssjöfarten, oberoende av att Sjöfartsverkets kostnader varierar för olika farleder och regioner, betalar enhetliga farledsavgifter. Effekten blir att åtgärderna för att tillgodose de transportpolitiska målen inom den del av sjöfartsområdet som Sjöfartsverket svarar för, med undantag för Vänernsjöfarten och en mindre del av sjöräddningen, i sin helhet finansieras av handelssjöfarten.

Farledsavgiften, som uppgår till cirka 60 procent av verkets totala omsättning inbringade 961 mkr under 2006. Nivåmässigt har avgiften varit oförändrad under åren 1992-2003. Avgiften reformerades 1998 som en följd av den då genomförda EU-anpassningen av avgifterna samtidigt som de miljödifferenterades. Från den 1 juli 2004 sänktes avgiften för gods som inte är lågvärdigt med 10 procent. Räknat på årsbasis uppgår prissänkning till cirka 55 mkr. Prissänkningen genomfördes som ett led i avsikten att minska korssubventioneringen inom avgiftssystemet och kompenserar delvis de höjningar av lotstaxan som genomfördes under åren 2002-2005.

På regeringens uppdrag infördes från den 1 januari 2005 en ny taxa för den del av avgiften som baseras på fartygens storlek. Avgiften utformades intäktsneutralt för Sjöfartsverket, lastfartygen fick avgiftssänkningar medan passagerarfartygen fick avgiftsökningar. Det ekonomiska incitamentet för att minska utsläppen av svavel och kväveoxider ökades markant genom förändringarna. Avgiftshöjningen för kryssnings- och passagerarfartygen begränsades samtidigt som avgiften för kryssningsfartygen successivt fasas in under en treårsperiod.

Fartygsdelen av farledsavgiften ökade under 2006 jämfört med 2005 med 25 mkr. Av ökningen avser cirka 5 mkr den fortsatta infasning i taxan för kryssningsfartygen.

I februari 2005 beslutade regeringen att ta bort den godsbaserade farledsavgiften under perioden mars 2005 till december 2006 för fartyg som transporterar skogsprodukter som kommer från de stormdrabbade skogarna i södra Sverige. Under 2006 uppgår dessa transporter till 2 miljoner ton (6,5 mkr). Under hela perioden som avgiftsbefrielse har gällt uppgår transporterna till 5,7 miljoner ton (18,5 mkr). Regeringen har

kompenserat Sjöfartsverket genom slopat utdelningskrav för 2005 avseende 2004 vilket har beräknats till 24 mkr.

Lotsavgiften, som 2006 svarade för 355 mkr av de totala sjöfartsavgifterna om 1 316 mkr, har successivt höjts i syfte att nå en ökad kostnadstäckning för denna tjänst och därmed minska korssubventioneringen i avgiftssystemet. Under åren 2002-2004 har lotstaxan höjts med i genomsnitt 20 procent per år. Från den 1 juli 2005 höjdes taxan med ytterligare 10 procent. Efter denna höjning beräknas kostnadstäckningen för lotsningsverksamheten uppgå till 65-75 procent. Höjningen som genomfördes 2004 återfördes till handelssjöfarten genom en motsvarande sänkning av den godsbaseade delen av farledsavgiften. Återföring till handelsjöfarten av den ökade lotstaxan under 2005 har genomförts genom att Sjöfartsverket inte kompenserade den lägre avgiftshöjningen för färjetrafiken jämfört med höjningen för lastfartygen i det nya avgiftssystemet för den fartygsbaseade farledsavgiften.

Under planperioden 2008-2010 planeras inga ytterligare höjningar av lotstaxan. Sjöfartsverket räknar med att den effektivitets- och rationaliseringsplan som lagts fast ska medföra att kostnadstäckningen för lotsningsverksamheten kommer att ligga på 65-75 procent under hela planperioden.

Behov av infrastrukturinvesteringar i farleder

Kraven på investeringar i infrastrukturen för sjöfarten på Sverige har traditionellt varit relativt blygsamma. Det har funnits och finns goda naturliga förutsättningar att förlägga hamnar så att de uppfyller sjöfartens funktionskrav utan stora investeringar i farlederna.

De fartyg som används för sjöfarten på Sverige har emellertid successivt blivit större. Denna utveckling har accelererat under senare år och har varit särskilt märkbar för bulklastfartyg, färjor, ro-ro fartyg och containerfartyg. Den dramatiska utvecklingen av storleken på de containerfartyg som används i transocean trafik var en viktig faktor bakom beslutet att genomföra de investeringar i farlederna till Göteborgs hamn som avslutades under 2004.

Kraven på att sjöfarten är säker har också blivit allt starkare under senare år. Ett antal svåra sjöolyckor under de senaste decennierna har medfört att de regelsystem som styr sjösäkerheten skärpts för all sjöfart och speciellt för oljetransporterna till sjöss. Säkerhetskraven underbyggs också av ett

ökat medvetande om de risker för miljön som kan uppkomma vid sjöolyckor i kustfarvatten. Dessa krav har bland annat medfört att uppmärksamheten på relationen mellan fartyget och farleden kommit i fokus. I ökad utsträckning uppstår besvärliga avvägningssituationer när stora fartyg vill angöra svenska hamnar. Anpassning av farlederna vad gäller djup och bredd behövs även för att uppfylla internationella rekommendationer.

Logistiksystemen har också genomgått omfattande förändringar under det senaste decenniet. Många stora nya marknader för svensk export och import har vuxit fram i andra världsdelar. De stora transportavstånden bidrar till att driva upp storleken på de fartyg som används i transportererna. Sedan 1999 har lastfartygens godsvolymer per anlop ökat med nästan 50 procent.

Produktion som tidigare hållits samman i geografiskt relativt begränsade områden har fördelats över många länder samtidigt som kraven på sammanhang mellan produktionens olika delar finns kvar. Detta har gjort att kraven på de internationella transportererna vuxit såväl när det gäller transporttid och transportkostnader som transporterernas tillförlitlighet. Eftersom de svenska internationella transportererna i hög grad är sjöburna ställer denna utveckling särskilda krav på sjöfartssektorn och därmed också på de delar av sjöfartens transportsystem som Sjöfartsverket har ansvar för.

Många hamnar riskerar att mista sin relativa konkurrensposition på grund av att den internationella sjöfarten på Sverige håller på att växa ur farlederna. Hamnarnas krav på att Sjöfartsverket anpassar farlederna till de nya förutsättningarna växer.

Sjöfartsverket har under de senaste åren analyserat sex projekt för kapacitets- och säkerhetshöjningar i farleder ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Dessa projekt omfattar ett sammanlagt investeringsbelopp på cirka två miljarder kronor. Knappt hälften av detta belopp avser den redan byggda farleden till Göteborg. De samhällsekonomiska analyserna har genomgående visat att dessa projekt med stor sannolikhet är samhällsekonomiskt lönsamma även om avkastningsnivåerna varierar. Det är sannolikt att det kan finnas flera ytterligare farledsprojekt som berör andra hamnar som även de är samhällsekonomiskt lönsamma. Den samhällsekonomiska lönsamheten kan i transportpolitiska termer hänföras till ökad tillgänglighet och transportkvalitet samt betydande förbättringar av sjösäkerheten och vissa positiva effekter på målet om en god miljö. Mot

bakgrund av verkets transportpolitiska uppdrag ser därför Sjöfartsverket ett behov och en säkerhetsmässig potential i en utveckling av farlederna.

Detta kommer emellertid att ställa krav på investeringar i en omfattning som verket med de förutsättningar som nu gäller enbart kan finansiera genom att också utnyttja resultatutjämningsfonden. Verket förutsätter också förhandlingar om medfinansiering antingen direkt med övriga intressenter för de farledsprojekt som aktualiseras, eller genom en särskild statlig förhandlingsman. En särskild förhandlingsman arbetar nu på regeringens uppdrag med att lämna förslag till strategiska hamnar, bl.a. för att skapa bättre underlag för statliga satsningar på infrastruktur både från land- och sjösidan till sådana hamnar. Statens möjligheter att via Sjöfartsverket eller på annat sätt delta i prioriterade farledsprojekt är en central fråga för framtiden. Förhandlaren ska redovisa resultatet av sitt arbete den 1 oktober 2007, d.v.s. redan före planperiodens början.

Investeringar som kan bli aktuella för beslut inom de närmaste åren är de farledsprojekt som Sjöfartsverket utreder i samarbete med andra intressenter. Det avser särskilt farledsinvesteringar i Gävle, Norrköping och även i Stockholm. Ett rimligt antagande, med hänsyn till återstående arbete med förstudier, miljökonsekvensberedning och beslut i miljödomstolen, är att något av dessa tre projekt skulle kunna startas i slutet av planperioden. Därefter är antagandet att ett projekt per år startas under åren 2011-2012.

En grov uppskattning på hur dessa investeringar skulle påverka verkets resultat och därmed årliga behov av upplösning av resultatutjämningsfonden uppgår under planperioden till cirka 10-15 mkr. För 2011 skulle beloppet uppskattningsvis bli 20 mkr och därefter årligen bli 30 mkr. I de uppskattade kostnaderna ingår antaganden om investeringens storlek, delfinansiering, avskrivningstid och kalkylränta. Den låneram som regeringen har lagt fast skulle behöva utökas med cirka 200 mkr. Med dessa förutsättningar kommer resultatutjämningsfonden år 2015 att uppgå till 215 mkr. Enligt Sjöfartsverkets uppfattning bör fonden ligga på cirka 200 mkr med hänsyn till att om det blir en sträng vinter kommer isbrytningens kostnader att öka med cirka 100 mkr. Det skulle därmed finnas utrymme för två stränga vintrar i rad. Med det rationaliseringsprogram som har lagts för planperioden och som fortsatt kommer att bedrivas räknar verket med att finansieringen av farledsinvesteringarna efter år 2015 kommer att kunna klaras utan att utnyttja resultatutjämningsfonden. I denna beräkning förutsätter verket att

de ökade kostnaderna för helikopterberedskap som neddragningarna inom Försvarsmakten har föranlett ersätts med anslag.

En annan möjlig lösning är att behovet av nationellt viktiga farledsinvesteringar blir en del av samhällets allmänna behov av infrastrukturåtgärder och finansieras via anslag. Detta är emellertid en fråga för regering och riksdag.

Effektivitets- och rationaliseringsplan

Sjöfartsverket har de senaste åren genomfört ett antal rationaliseringsåtgärder för att förbättra verkets ekonomi och därmed minska handelssjöfartens kostnader. De viktigaste åtgärderna har varit en organisationsöversyn, ett nytt arbetstidsavtal för lotsar samt inrättandet av en rederifunktion med ett samlat driftansvar för verkets sjömättnings-, arbets- och isbrytarfartyg. Åtgärderna har genomförts utan att måluppfyllelsen för verksamheten har påverkats negativt.

Sjöfartsverket har sedan 2001 en organisation som särskiljer verkets sektors- och myndighetsroll från producentrollen och stärker den strategiska ledningsfunktionen. Den regionala organisationen har förändrats så att antalet sjötrafikområden minskat från tretton till sju.

Sjöfartsverket utvecklar successivt organisationen för att stärka beställar- och sektorrollen inom myndighetsdelen och klargöra och organisatoriskt/ekonomiskt särskilja de rent producerande verksamheterna från myndighets- och sektorfunktionerna.

Den effektivitets- och rationaliseringsplan som ligger till grund för kostnadsberäkningarna för 2008-2010 uppgår totalt till 112 mkr, varav 63 mkr avser personalkostnader och 49 mkr övriga externa kostnader. I huvudsak avser det nedanstående punkter. En utförligare beskrivning lämnas under respektive verksamhetsavsnitt.

- **Farleder:** Optimering av utmärkning samt förbättring av balansen mellan förebyggande och avhjälpande underhåll. Inrättandet av en brocentral i Trollhättan. Överföring av fritidsbåtleder och utmärkning till andra huvudmän. Beräknad effektivitetsvinst uppgår till 21 mkr för planperioden.
- **Isbrytning:** Ett effektivare samarbete mellan östersjöländerna inom ramen för bl.a. EU-konceptet Motorways of the Baltic Sea. Effektivare

utnyttjande av egna fartyg och därmed minskad inhyrning av bogserbåtar. Beräknad effektivitetsvinst uppgår till 11 mkr för planperioden.

- **Sjögeografisk information:** Investeringar i teknisk utveckling av databaserna och dess hanteringssystem beräknas ge besparingar. Beräknad effektivitetsvinst uppgår till 2 mkr för planperioden.
- **Sjötrafikinformation:** Samlokalisering och sammanslagning av sjötrafikinformationscentraler och renodling av uppgifter som avser sjötrafikinformation. Investeringar i nya tekniska system. Beräknad effektivitetsvinst uppgår till 2 mkr för planperioden.
- **Lotsning:** En fortsatt anpassning av personalresurserna, lotsar och båtmän, baserad på beräknat antal lotsningar och samarbete över större geografiska områden. Översyn av antalet bordningsplatser. Investeringar i nya administrativa system och minskning av antalet lotsbeställningscentraler. Beräknad effektivitetsvinst uppgår till 46 mkr för planperioden.
- **Sjöräddning:** Effektivare samarbete mellan olika verksamheter inom Sjöfartsverket och med andra myndigheter. Beräknad effektivitetsvinst uppgår till 12 mkr för planperioden.
- **Sektors- och myndighetsuppgifter samt gemensamma funktioner:** Kostnadsbesparingarna baseras på de planerade investeringarna i nya och förbättrade IT-system. Beräknad effektivitetsvinst uppgår till 18 mkr för planperioden.

Ekonomisk översikt

Den ekonomiska översikten för treårsperioden 2008-2010 sammanfattas i efterföljande resultaträkning, balansräkning, finansieringsanalys, nyckeltal och investeringsplan.

Ekonomisk bakgrund

Sjöfartsverkets ekonomi påverkas starkt av några faktorer som ligger utanför verkets egen kontroll. Sjöfartsavgifterna påverkas av det allmänna konjunkturläget medan en del av verkets kostnader påverkas av nivån på vinterns isutbredning. Dessutom har den av Statens Pensionsverk (SPV)

framräknade pensionsskulden präglats av stora svängningar under en följd av år.

Under den senaste lågkonjunkturen nådde intäkterna från farledsavgifterna sin bottennivå 2001 då den bruttobaserade delen sjönk med 3,7 procent och den godsbaserade delen med 4,7 procent jämfört med året innan.

Avgifterna har därefter gradvis återhämtat sig och den bruttobaserade delen av farledsavgiften ökade med cirka 10 procent mellan åren 2000-2004.

Avgiftsömläggningen under 2005 minskade avgiften med cirka 5 procent beroende på att avgiftshöjningen för kryssnings- och passagerarfartyg begränsades. Vid halvårsskiftet 2004 sänktes den godsbaserade delen av farledsavgiften vilket har minskat intäkterna under 2004-2006 med cirka 135 mkr. Under den senaste femårsperiod har det avgiftspliktiga godset ökat med drygt 20 miljoner ton (14 procent) vilket har genererat en intäktsökning med cirka 65 mkr.

Lotsavgifterna har höjts med i genomsnitt 20 procent per år under perioden 2002-2004 och under 2005 höjdes avgiften med ytterligare 10 procent.

Mellan åren 2001-2004 sjönk antalet lotsningar med 7 procent vilket var en effekt av att godset transporteras på allt större fartyg. Under 2005 ökade antalet lotsningar med drygt 6 procent vilket i huvudsak berodde på transporter av skogsprodukter som kommer från de stormdrabbade skogarna i södra Sverige. Under 2006 minskade dessa transporter vilket även minskade antalet lotsningar, den totala minskningen uppgår till 3 183 (drygt 7 procent) lotsningar.

Under den senaste femårsperioden har statistiskt sett isvintrarna varit milda med undantag för vintern 2003 som utgjorde en normal isvinter. Den kraftigare isutbredningen medförde då ökade kostnader på 43 mkr för hyra av hjälpisbrytare, drivmedel och bemanning.

Personalkostnaderna har varierat kraftigt mellan åren. Antalet årsarbetare minskade med knappt 4 procent mellan åren 2000 och 2001 till följd av den omorganisation som då genomfördes. Därefter har antalet sjunkit ytterligare med 21 årsarbetskrafter. De svängningar som förekommit av personalkostnaderna beror så gott som uteslutande på förändringar av pensionsskulden, som huvudsakligen förklaras av ändrade antaganden och de svårigheter SPV har haft med att komma tillrätta med sina beräkningar i de nya datasystemen.

Intäktsprognoser

Beräkningsgrunderna för intäkterna baseras på att Sjöfartsverket erhåller anslag enligt vad som framgår under avsnittet Anslagsframställan. Verkets kostnader för helikopterberedskapen har ökat markant på grund av förändringarna inom Försvarsmakten. Den obalans som råder mellan Sjöfartsverkets kostnader för den del av sektorn som omfattar fritidsbåtar, skärgårdstrafik och fiske och det anslag som tilldelas verket har för 2008 beräknats till drygt 194 mkr. Av detta ökade anslagsbehov ska cirka 90 mkr finansiera Sjöfartsverkets ökade kostnader för helikopterberedskapen och cirka 104 mkr ska generera minskade kostnader för handelsjöfarten genom sänkning av farledsavgiften.

Den senaste höjningen av lotsavgifterna genomfördes den 1 juli 2005 med i genomsnitt 10 procent i syfte att uppnå en ökad kostnadstäckning för denna tjänst. Täckningsgraden beräknas under planperioden att uppgå till 65-75 procent. Inga ytterligare avgiftshöjningar har planerats.

Med den osäkerhet som alltid föreligger vad gäller att bedöma import- och exportutvecklingen räknar Sjöfartsverket med en genomsnittlig årlig ökning av godsvolymerna med cirka två procent och en oförändrad nivå av fartygsanlöpen under åren 2008-2010.

Övriga taxor och avgifter har beräknats öka med cirka tre procent årligen under planperioden.

Kostnadsprognoser

Lönerna beräknas öka med i genomsnitt tre procent per år. De effektivitets- och rationaliseringsinsatser som planeras beräknas minska personalkostnaderna under planperioden med cirka 63 mkr och innebär sannolikt uppsägningar av ett 50-tal anställda.

Personalkostnaderna har varierat kraftigt mellan åren. De svängningar som förekommit under ett antal år beror så gott som uteslutande på förändringar av pensionsskulden, som huvudsakligen beror på ändrade antagande och de svårigheter SPV har haft med att komma tillrätta med sina beräkningar i de nya datasystemen. Under 2003 utredde SPV på Sjöfartsverkets uppdrag den antastbara delen av pensionsskulden, det vill säga rättigheten att gå i pension före 65 års ålder. Syftet med utredningen var att fastställa den del av skulden som behöver reserveras för att trygga åtagandet. Utredningen fastställde behovet till 100 procent av lotsarnas andel och 30 procent av

övriga kategoriernas andel. De pensionskostnader som har tagits upp för planperioden är baserade på en beräkning som gjorts av SPV. Verket har därmed kunnat fastställa att pålägg för att täcka samtliga sociala kostnader ska göras på skattepliktiga lönedelar med 60 procent för lotsar och 50 procent för övriga kategorier.

Övriga externa kostnader varierar i hög grad över åren främst beroende på hur sträng vintern blir. Isbrytningens kostnader ökade med cirka 43 mkr till följd av den kraftigare isutbredningen under 2003 i förhållande till tidigare års milda isvintrar. Även lotsningens kostnader påverkas till viss del av vinterförhållanden. Kostnadsberäkningen för planperioden har baserats på milda vintrar.

En allmän uppräkningsplan har gjorts för de övriga externa kostnaderna med cirka tre procent per år. Den effektivitets- och rationaliseringsplan som kostnaderna baserats på beräknas minska dessa kostnader under planperioden med 49 mkr.

Investeringar

Sjöfartsverkets investeringar finansieras för närvarande helt med egna medel. Verket har därutöver bemyndigande att inom en viss ram ta upp lån i Riksgäldskontoret för finansiering av investeringar.

Planerade investeringar under perioden 2008-2010 uppgår till totalt 498 mkr. De största investeringarna avser åtgärder i Södertälje och Trollhätte kanal för att säkerställa säkerheten. Investeringsutgifterna i dessa kanaler beräknas för planperioden uppgå till 190 mkr. I övrigt innehåller planen investeringar som avser verkets egen verksamhet som lotsbåtar, arbetsfartyg, sjötrafikinformationscentraler och IT-system. Inga medel för farledsförbättringar utöver de nämnda i kanalerna har kunnat rymmas i investeringsbudgeten. Närmare uppgifter om planerade investeringar redovisas under rubriken Inriktning under respektive verksamhet. Sjöfartsverkets bedömning av investeringsbehoven under perioden 2008-2010, räknade i prisläge 2007-01-01, framgår av den efterföljande investeringsplanen. Som information redovisas också beslutad investeringsbudget för 2007.

RESULTATRÄKNING, LÖPANDE PRISER, MKR

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	Utfall	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Rörelsens intäkter						
Farledsavgifter, brutto	443,4	468,4	485,0	485,0	485,0	485,0
Farledsavgifter, gods	488,8	492,6	490,0	396,0	406,0	416,0
Lotsavgifter	360,4	354,9	351,0	351,0	351,0	351,0
Anslag	135,6	138,2	138,8	333,1	333,1	333,1
Övriga externa intäkter	160,7	192,7	225,3	231,0	239,0	245,0
Summa intäkter	1 588,9	1 646,8	1 690,1	1 796,1	1 814,1	1 830,1
Rörelsens kostnader						
Personalkostnader	-737,1	-782,8	-821,3	-830,3	-839,0	-838,1
Övriga externa kostnader	-594,8	-679,4	-749,4	-760,3	-766,0	-777,7
Avskrivningar	-116,5	-125,1	-128,3	-132,0	-134,0	-136,0
Summa kostnader	-1 448,4	-1 587,3	-1 699,0	-1 722,6	-1 739,0	-1 751,8
Rörelseresultat	140,5	59,5	-8,9	73,5	75,1	78,3
Resultat från finansiella investeringar	-20,4	-21,3	-25,0	-26,0	-26,0	-28,0
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	120,1	38,2	-33,9	47,5	49,1	50,3
Bokslutsdispositioner						
Förändring av resultatutjämningsfond	-60,0					
Resultat före skattemotsvarighet	60,1	38,2	-33,9	47,5	49,1	50,3
Skattemotsvarighet	-16,8	-10,7		-13,3	-13,7	-14,1
ÅRETS RESULTAT	43,3	27,5	-33,9	34,2	35,4	36,2

BALANSRÄKNING, MKR

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	Utfall	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
TILLGÅNGAR						
Anläggningstillgångar						
Anläggningstillgångar	1 656,4	1 690,3	1 774,9	1 828,3	1 852,8	1 871,3
Finansiella anläggningstillgångar	116,5	104,0	91,5	79,0	66,5	54,0
Summa anläggningstillgångar	1 772,9	1 794,3	1 866,4	1 907,3	1 919,3	1 925,3
Omsättningstillgångar						
Varulager	42,3	50,5	53,7	55,3	57,0	58,7
Kundfordringar	184,1	167,6	172,0	177,0	182,0	187,0
Övriga fordringar	34,5	34,4	35,4	36,5	37,6	38,7
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	77,4	109,3	112,6	116,0	119,4	123,0
Tillgodohavande hos Riksgäldskontoret	606,9	640,0	557,7	612,3	668,8	726,2
Kassa och bank	24,0	19,5	19,0	20,0	19,0	21,0
Summa omsättningstillgångar	969,2	1 021,3	950,4	1 017,1	1 083,8	1 154,6
SUMMA TILLGÅNGAR	2 742,1	2 815,6	2 816,8	2 924,4	3 003,1	3 079,9

BALANSRÄKNING, MKR

	2005	2006	2007	208	2009	2010
	Utfall	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
EGET KAPITAL OCH SKULDER						
Bundet eget kapital						
Statskapital	444,3	444,3	444,3	444,3	444,3	444,3
Summa bundet eget kapital	444,3	444,3	444,3	444,3	444,3	444,3
Fritt eget kapital						
Resultatutjämningsfond	400,5	400,5	400,5	400,5	400,5	400,5
Balanserat resultat	94,9	123,7	142,0	108,1	130,9	154,5
ÅRETS RESULTAT	43,3	27,5	-33,9	34,2	35,4	36,2
Summa fritt kapital	538,7	551,7	508,6	542,8	566,8	591,2
Summa eget kapital	983,0	996,0	952,9	987,1	1 011,1	1 035,5
Avsättningar, räntebärande						
Avsatt till pensioner	1 424,8	1 459,9	1 491,5	1 540,0	1 583,3	1 625,8
Summa räntebärande avsättningar	1 424,8	1 459,9	1 491,5	1 540,0	1 583,3	1 625,8
Kortfristiga ej räntebärande skulder						
Leverantörsskulder	120,5	137,9	142,0	146,0	150,0	154,5
Skatteskulder	16,8	10,7		13,3	13,7	14,1
Övriga skulder	63,7	54,8	72,0	75,0	77,0	77,0
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	133,3	156,3	158,4	163,0	168,0	173,0
Summa ej räntebärande kortfristiga skulder	334,3	359,7	372,4	397,3	408,7	418,6
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	2 742,1	2 815,6	2 816,8	2 924,4	3 003,1	3 079,9

FINANSIERINGSANALYS, LÖPANDE PRISER, MKR

	2005 Utfall	2006 Utfall	2007 Budget	2008 Prognos	2009 Prognos	2010 Prognos
RÖRELSEN						
Årets resultat före avskrivningar	257,0	184,6	119,4	205,5	209,1	214,3
Realisationsvinster	-0,1	-0,6				
Realisationsförluster	3,3	3,6				
Finansiella poster	-20,4	-21,3	-25,0	-26,0	-26,0	-28,0
Skattemotsvarighet	-16,8	-10,7		-13,3	-13,7	-14,1
Kassaflöde före förändring i rörelsekapital och investeringar	223,0	155,6	94,4	166,2	169,4	172,2
Förändring av varulager	-6,4	-8,2	-3,2	-1,6	-1,7	-1,7
Förändring av kortfrist fordringar	-82,0	-15,3	-8,7	-9,5	-9,5	-9,7
Förändring av kortfrist skulder	-0,9	25,4	12,7	24,9	11,4	9,9
Kassaflöde före investeringar	133,7	157,5	95,2	180,0	169,6	170,7
INVESTERINGAR						
Investeringar i anläggningstillgångar	-174,8	-164,0	-212,9	-185,4	-158,5	-154,5
Försäljning av anläggningstillgångar	0,1	1,9				
Nettoinvesteringar i rörelsen	-174,7	-162,1	-212,9	-185,4	-158,5	-154,5
Kassaflöde efter investeringar	-41,0	-4,6	-117,7	-5,4	11,1	16,2
FINANSIERING						
Förändring av långfristiga fordringar	12,2	12,5	12,5	12,5	12,5	12,5
Förändring av pensionsskuld	29,5	35,1	31,6	48,5	43,3	42,5
Årets utdelning till staten		-14,4	-9,2		-11,4	-11,8
ÅRETS INBETALNINGS-ÖVERSKOTT	0,7	28,6	-82,8	55,6	55,5	59,4
LIKVIDITETFÖRÄNDRING						
Likvida medel vid årets början	630,2	630,9	659,5	576,7	632,3	687,8
Likvida medel vid årets slut	630,9	659,5	576,7	632,3	687,8	747,2
FÖRÄNDRING I LIKVIDA MEDEL	0,7	28,6	-82,8	55,6	55,5	59,4

NYCKELTAL, MKR

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	Utfall	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
ANALYS						
Kassalikviditet	277,2	269,9	240,8	242,1	251,2	261,8
Balanslikviditet	289,9	283,9	255,2	256,0	265,2	275,8
Sysselsatt kapital	2 341,4	2 431,9	2 450,2	2 485,8	2 560,8	2 627,9
Soliditet	35,8	35,4	33,8	33,8	33,7	33,6
Räntabilitet på sysselsatt kapital	6,5	3,1	0,2	3,5	3,5	3,6
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet	4,6	2,8	-	3,5	3,5	3,5
Räntetäckningsgrad	5	2	-	2	2	2
INLEVERANS TILL STATEN						
Skattemotsvarighet	28,7	16,8	10,7	-	13,3	13,7
Utdelning till staten	-	14,4	9,2	-	11,4	11,8
TOTAL INLEVERANS TILL STATEN	28,7	31,2	19,9	0	24,7	25,5

DEFINITIONER OCH NYCKELTALSBERÄKNINGAR

<i>Kassalikviditet</i>	Omsättningstillgångar exkl. varulager dividerat med icke räntebärande skulder
<i>Balanslikviditet</i>	Omsättningstillgångar dividerat med icke räntebärande skulder
<i>Sysselsatt kapital</i>	Balansomslutningen minskad med icke räntebärande skulder beräknat som ett genomsnitt för de senaste två åren
<i>Soliditet</i>	Eget kapital dividerat med balansomslutningen
<i>Räntabilitet på sysselsatt kapital</i>	Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med sysselsatt kapital
<i>Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet</i>	Årets resultat dividerat med genomsnittligt eget kapital för de senaste två åren
<i>Räntetäckningsgrad</i>	Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med finansiella kostnader

PLANERADE INVESTERINGAR 2007 – 2010, MKR

Farleder	2007	2008	2009	2010
Södertälje kanal	57,3	50,0		20,0
Trollhätte kanal	15,4	30,0	50,0	40,0
Malmö Oljehamnsränna	13,0			
Fast utmärkning	4,3	3,0	4,0	5,0
Flytande utmärkning		2,0	3,0	3,0
Arbetsfartyg och farledsbåtar	19,7	11,7	20,0	16,0
Utrustning för sjömätning	1,5	6,0	5,0	5,0
Övrigt	3,5	3,0	3,0	3,0
Summa	114,7	105,7	85,0	92,0
Isbrytning				
Fartygsbryggor	9,5	5,0	5,0	8,0
Summa	9,5	5,0	5,0	8,0
Sjögeografisk information				
IT-system	2,8	3,0	2,5	2,5
Summa	2,8	3,0	2,5	2,5
Sjötrafikinformation				
Trafikcentraler	9,8	2,0	10,0	10,0
Summa	9,8	2,0	10,0	10,0
Lotsning				
Lotsstationer	3,3	5,0	2,0	3,0
Lotsbåtar	45,0	42,0	34,0	17,0
Summa	48,3	47,0	36,0	20,0
Sjöräddning				
Utrustning och båtar	4,1	7,0		
Summa	4,1	7,0		
Sjöfartsinspektion				
IT-system	5,3	2,0	2,0	2,0
Summa	5,3	2,0	2,0	2,0
Sektors- och myndighetsuppgifter (exkl sjöfartsinspektion)				
IT-system	1,7	7,0	9,0	10,0
Summa	1,7	7,0	9,0	10,0
Gemensamma funktioner				
IT-system, fastigheter, bilar m.m.	16,7	6,7	9,0	10,0
Summa	16,7	6,7	9,0	10,0
Totala investeringar	212,9	185,4	158,5	154,5

Anslagsframställan

Sammanfattning

Sjöfartsverket ska bedriva sin verksamhet med huvudsaklig inriktning på handelssjöfarten. Farledshållning, isbrytning och sjögeografisk information samt lotsning, sjötrafikinformation, sjöräddning och sjöfartsinspektion representerar i det sammanhanget kärnverksamheter som i allt väsentligt ska täckas med sjöfartsavgifter.

De kostnader som inte ska ingå i handelssjöfartens betalningsskyldighet finansieras över särskilda anslag. Denna princip har under senare år allt mer urholkats. Sjöfartsverket har ett antal år pekat på den obalans som råder mellan Sjöfartsverkets kostnader för den del av sektorn som omfattar fritidsbåtar, skärgårdstrafik och fiske och de anslag som tilldelas verket. Begreppet fritidsbåtstrafik leder lätt till slutsatsen att en minskning av verkets insatser främst skulle begränsa människors möjligheter till ett rörligt friluftsliv. Denna slutsats speglar inte hela sanningen. Den utmärkning av farleder och andra åtgärder som ska finansieras från anslag är ofta en förutsättning för att de i skärgården fast bosatta ska kunna upprätthålla sin förbindelse med fastlandet eller med andra öar och att trafiken till och från de stora insjöarna Väneren och Mälaren genom Göta Älv/Trollhätte kanal respektive Södertälje kanal kan upprätthållas för den s.k. ”mindre sjöfarten”.

Konsekvensen av att Sjöfartsverket inte har kompenserats genom anslag för dessa kostnader är att handelssjöfarten fått bära ökade kostnader. Det ekonomiska utrymmet att bedriva kärnverksamhet begränsas därmed, vilket även påtalats av företrädare för handelssjöfarten och industrin och även av den senaste Godstransportdelegationen (GTD 2002). En påtaglig effekt är att det begränsar utrymmet för angelägna infrastrukturinvesteringar.

Obalansen mellan verkets kostnader för verksamheter som inte bör ingå i handelssjöfartens betalningsskyldighet och tilldelade anslag har under förutsättning av oförändrade anslag för 2008 beräknats till 194 mkr. Sjöfartsverkets kostnader för helikopterberedskapen har ökat dramatiskt de senaste åren vilket beror på att förändringarna inom Försvarmakten har medfört att verket upphandlat civila helikoptertjänster för att säkerställa att

räddningskapaciteten kan upprätthållas. Av det ökade anslagsbehovet ska cirka 90 mkr finansiera verkets ökade kostnader för helikopterberedskapen och cirka 104 mkr generera minskade kostnader för handelsjöfarten genom sänkning av farledsavgiften.

Med hänsyn till att den helt dominerande delen av anslaget 36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m. numera, sedan helikopterberedskapen helt överförts på Sjöfartsverket, avser sjöräddning föreslår Sjöfartsverket att ett nytt anslag inrättas med benämningen Ersättning för sjöräddning som ersätter det tidigare anslaget 36:6. De poster som avser kanaler, drift och underhåll av fyrar m.m. samt vissa andra samhällsåtaganden förs över till ett nytt anslag som ersättning för det tidigare anslaget 36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m. Detta nya anslag benämns förslagsvis även fortsatt som Ersättning för viss kanaltrafik m.m. Anslaget 36:8 föreslås kvarstå oförändrat.

Sammanfattning av anslagen		Anvisat 2007, tkr	Förslag 2008, tkr
36:X	Ersättning för sjöräddning		179 800
36:Y	Ersättning för viss kanaltrafik m.m.		147 200
36:6	Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	70 574	
36:7	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62 284	
36:8	Sjöfartsregistret	5 934	6 100
	SUMMA	138 792	333 100

Ersättning för sjöräddning

Ersättning för sjöräddning (nytt anslag som ersätter tidigare anslag 36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.).

Helikopterberedskap

Drygt 70 procent av kostnaden för sjöräddningen är hänförlig till helikopterberedskapen. Mellan åren 2005 och 2008 uppgår verkets kostnadsökning för helikopterberedskapen till 118 mkr. De samarbetsavtal som tecknats med andra intressenter om samutnyttjande av helikoptertjänsterna beräknas under 2008 ge ett bidrag på 28 mkr vilket är en ökning med drygt 14 mkr sedan 2006.

I samband med försvarsbeslutet i december 2004 fick Sjöfartsverket regeringens uppdrag att utreda vilka konsekvenser som minskningen i Försvarsmaktens organisation skulle få för helikoptertjänster i samband med sjöräddningsuppdrag. Uppdraget redovisades i februari 2005.

I rapporten konstaterade Sjöfartsverket att både Stockholms- och Göteborgsregionen skulle stå utan tillräcklig helikopterkapacitet för att kunna klara den målsättning som gäller för sjöräddningen. Mot denna bakgrund genomförde Sjöfartsverket under 2005 en upphandling av ett civilt alternativ i syfte att säkerställa den framtida tillgången på helikoptertjänster.

De avtal som Sjöfartsverket numera har tecknat innebär att Norrlandsflyg tillhandahåller helikoptertjänster på fem platser, Stockholms- och Göteborgsområdet samt Visby, Sundsvall och Kallinge. I Sjöfartsverkets utredning framgår att tillgången till helikoptrar på fem platser tillgodoser kraven på god yttäckning och kapacitet.

I samband med att helikoptertjänsterna har upphandlats av civil operatör har Sjöfartsverket haft kontakter med ett stort antal myndigheter och organisationer för att klarlägga deras intresse för samverkan och gemensam finansiering. De samarbetsavtal som tecknats med andra intressenter om samutnyttjande beräknas ge ett bidrag under 2008 med 28 mkr. Överläggningar pågår med flera intressenter för att om möjligt öka detta kostnadsbidrag ytterligare.

Sjöfartsverket anser att samhällets totala behov av helikopterberedskap bör ligga till grund för den beredskap som kan anses rimlig och att en lämplig huvudman bör ha det samlade ansvaret. Sjöfartsverket och andra intressenter bör av denna huvudman kunna upphandla den beredskap som bedöms nödvändig för den egna verksamheten. Tills beslut har tagits i denna fråga finns de civila helikoptertjänster som Sjöfartsverket upphandlat att tillgå även för andra myndigheter under förutsättning att det samtidigt sker en medfinansiering.

Övrigt

Andra delar som ingår i sjöräddningen avser sjöräddningsledningen i Göteborg (MRCC) och de operativa resurserna på sjötrafikområdena 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 sjöräddningskostnaderna ingår även sjöräddningsutbildning och räddningsövningar.

Specifikation av beräknade sjöräddningskostnader för 2008	Mkr
Helikopterberedskap	162,0
Intäkter enligt samverkansavtal	-28,0
Nettokostnad helikopterberedskap	134,0
Andra sjöräddningskostnader	
Sjöräddningsledningen i Göteborg	17,7
Operativa resurser på sjötrafikområden	14,5
Kustradionätet	12,2
Räddningsinsatser	3,0
Utbildning	3,4
Övriga kostnader	4,4
Summa andra sjöräddningskostnader	55,2
Administrationskostnader	11,0
Summa	200,2

Administrationskostnaderna har beräknats med 20 procent på 55,2 mkr som avser andra sjöräddningskostnader än helikopterberedskap.

Kostnadsfördelningen på olika trafikantkategorier är baserad på antalet sjöräddningsinsatser under 2006 och uppgår till följande procenttal och mkr.

Trafikantkategori	Procent	Mkr
Handelssjöfarten	10,2	20,4
Fritidsbåts- och skärgårdstrafiken	88,2	176,6
Yrkesfisket	1,6	3,2
Summa	100,0	200,2

Ersättning för viss kanaltrafik m.m.

Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Anslaget avser bidrag till täckande av underskott för drift av Trollhätte kanal. Som tidigare framgått föreslår Sjöfartsverket att vissa poster som hittills redovisats under anslaget 36:6 överförs till anslaget Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Underskott för drift av Trollhätte kanal

Sjöfartsverket har beräknat denna kostnad till 68,5 mkr. I beloppet ingår periodiskt återkommande större underhållsinsatser samt kompensation för det intäktsbortfall (ca 3 mkr) som uppstår eftersom transporter mellan hamnar i Brofjorden/Göteborg och till Vänern inklusive mellanliggande hamnar av regionalpolitiska skäl undantagits från farledsavgifter.

Drift och underhåll av sjösäkerhetsanordningar

Under 2004 slutfördes inventeringen av samtliga sjösäkerhetsanordningar i farlederna. Genomgången resulterade i att verket preciserat vilka anordningar som uteslutande nyttjas av andra trafikantgrupper än handelsjöfarten. Vid fastställandet av nyttjandet har verket utgått från debiteringen av farledsavgifterna. Det innebär att om någon har betalt farledsavgift vid nyttjandet av en farled har den hänförs till handelsjöfarten. 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 nu uppdaterade beräkningar uppgår det fastställda beloppet för handelssjöfarten till 63 mkr och för andra trafikantgrupper till 18 mkr.

De farleder som enligt ovanstående beskrivning har hänförs till handelsjöfarten nyttjas även i stor utsträckning av andra trafikantgrupper. I anslagsberäkningen har detta nyttjande schablonmässigt beräknats till 20 procent, 13 mkr.

Byggnadsminnesmärken

Sjöfartsverket förvaltar ett stort antal före detta bemannade fyrar och fyrplatser som är förklarade som statliga byggnadsminnesmärke med krav på omvårdnad. Sjöfartsverkets kostnader för dessa är beräknade till 7 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 nyttjas av handelsjöfarten. Några av dessa kanaler är de mest trafikerade farlederna i Sverige. I mindre utsträckning

förekommer passagerartrafik i form av reguljär lokaltrafik och yrkesfisketrafik i marginell omfattning. I övrigt är det fritidsbåtar som trafikerar kanalerna. Dessa trafik kategorier 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 kunna bibehålla trafik med nuvarande förutsättningar.

Kanal	Beräknad kostnad, tkr
Falsterbokkanalen	6 000
Säffle kanal	1 900
Sotenkanalen	500
Väddö kanal	300
Baggenstäket	300
Strömma kanal	300
Kolströms kanal	200
Summa	9 500

Territorialgränsärende

De svenska havsgränserna består av gränsen för ekonomisk zon (EEZ), territorialgräns samt baslinjer. Det är utifrån baslinjerna som samtliga suveränitetszoner och jurisdiktionszoner räknas. Territorialgränsen utgör yttre gräns för nationens territorium, tillika de kustnära kommunernas. Inom den ekonomiska zonen ges möjlighet att bland annat reglera fiske, utvinning av fyndigheter, forskning och miljöskydd.

I Baslinjeutredningen (SOU 1965:1) framhölls att en teknisk översyn av baslinjerna behöver ske vart 30:e år, i första hand beroende på landhöjningens effekt på kustlinjen. Ett ytterligare skäl att se över baslinjerna är den tekniska utveckling som skett sedan förra baslinjeöversynen. En utredning planeras med representanter från berörda departement, Lantmäteriverket och Sjöfartsverket med syfte att revidera gränslagstiftningen och se över baslinjer och övriga havsgränser. Sjöfartsverkets kostnader under 2008 för baslinjeöversynen beräknas uppgå till 3 mkr. Övriga havsgränsrelaterade kostnader uppgår till 4 mkr och avser redovisning i sjökort, informationsstöd till andra myndigheter, uppdatering av gränsavtal samt etablering av en gränsdatabas. Handelssjöfartens behov av gränsinformation är mycket begränsad, varför kostnaderna bör finansieras via anslag. De redovisade kostnaderna bygger på den projektplanering som Sjöfartsverket har tagit fram och som planeras

löpa under ett antal år. Skulle behov uppstå av att snabbare åstadkomma vissa resultat förändras kostnadsbilden.

Administration

För att täcka de administrativa kostnaderna för de funktioner som ingår i Kanaltrafik m.m. har ett belopp på 24,5 mkr tagits upp under anslaget. Detta har beräknats med 20 procent på den kostnads massa som ingår i underlaget.

Sammanställning av beräknade kostnader under 2008 för anslaget Ersättning för viss kanaltrafik m.m. (mkr)	
Trollhätte kanal	68,5
Drift och underhåll av fyrar med mera	30,7
Byggnadsminnesmärke	7,0
Mindre kanaler	9,5
Sveriges gränser till havs	7,0
Summa exklusive administration	122,7
Administration	24,5
Summa	147,2

Sjöfartsregistret

Fr.o.m. år 2003 erhåller Sjöfartsverket ett särskilt anslag (36:8) för driften av det från Stockholms tingsrätt överflyttade sjöfartsregistret. För år 2008 beräknar Sjöfartsverket kostnaderna till 6,1 mkr.

Åtgärder mot vattenförorening m.m.

Sjöfartsverket ska till regeringen inkomma med skrivelse i den mån medel ska utbetalas till verket för att täcka de nettoutgifter som uppkommer till följd av de förelägganden eller förbud som Sjöfartsverket får föreskriva med stöd av lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.

En förutsättning för att Sjöfartsverket snabbt ska kunna vidta lämpliga åtgärder när så erfordras är att verket kan räkna med att få ersättning för uppkomna kostnader.

Sjöfartsverket har i tidigare treårsplaner föreslagit att motsvarande förfarande bör tillämpas vad gäller kostnader för akuta och operativa åtgärder i samband med skred i Göta älv/Trollhätte kanal för att säkerställa

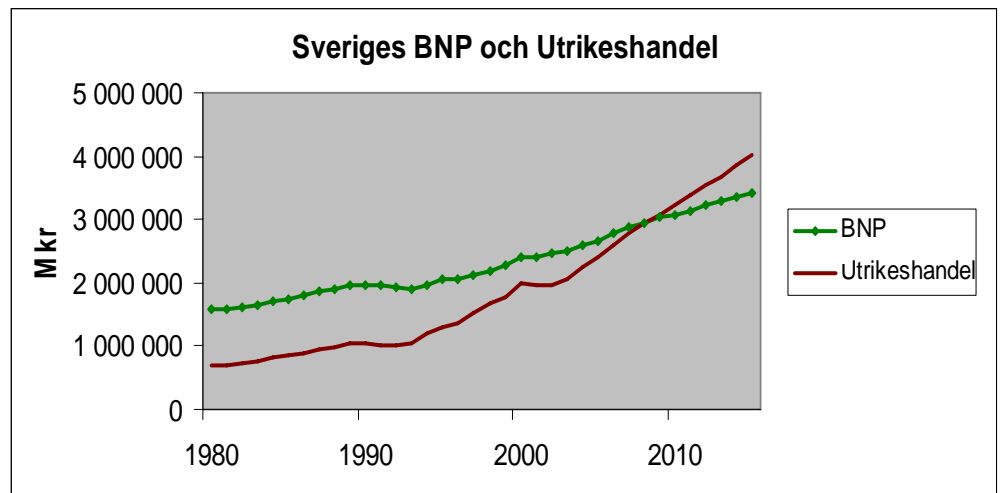
miljö, förebygga risk för följdskred och för att säkra framkomligheten för fartygstrafiken. Mot bakgrund av de erfarenheter som de senaste årens höga vattenflöden och översvämningar gett upprepar verket sitt förslag. Ett sådant förfarande skulle ge verket möjlighet att agera på ett snabbt och effektivt sätt vid ett eventuellt tillbud.

Omvärlden och svensk sjöfart

Utvecklingen av efterfrågan på sjötransporter

Transportvolymerna samvarierar med ekonomisk tillväxt. Som diagrammet nedan visar har utrikeshandeln haft en kraftigare ökning än BNP. Utvecklingen förväntas fortsätta även kommande år.

Svensk utrikeshandel och BNP



Källa: Konjunkturinstitutet

Den snabba ökningen i utrikeshandeln skapar ökad efterfrågan på transporter till och från utlandet samtidigt som Sveriges geografiska läge gör att ökningen av utrikestransporter till största delen sker sjövägen. Förutom behovet av transporter påverkas utvecklingen inom sjöfarten även av konkurrensen gentemot andra transportslag, liksom av förändringar i industristrukturer samt politiska beslut om exempelvis skatter och regelverk.

Sveriges handelsmönster är relativt stabilt och handeln bedrivs främst med västeuropeiska industriländer samt med USA. Även om den inbördes ordningen varierar något är det samma länder som under de senaste åren stått för den största delen av Sveriges utrikeshandel. Tillsammans svarar tio länder för omkring 70 procent av Sveriges samlade utrikeshandel.

Den ekonomiska utvecklingen i Sveriges närområde spelar en viktig roll för utvecklingen av handel och transporter, såväl inom regionen som med omvärlden. Den ökande ekonomiska integrationen av Ryssland, Estland, Lettland, Litauen och Polen med omvärlden förväntas förstärkas ytterligare och innebär att betydelsen av sjöfart i Östersjön ökar ytterligare.

Stark tillväxt förväntas framförallt för transporter av högvärdiga produkter. Ökande användning av container och ökande volymer högvärdigt gods kommer av allt att döma att leda till ökande efterfrågan på containertransporter. Enligt en prognos från Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) kan containertrafiken på svenska hamnar fördubblas fram till år 2020. Containerisering, d.v.s. att gods som tidigare transporterats på annat sätt istället förpackas i container, förbättrar förutsättningarna att kombinera transportslag till sammanhängande logistikkedjor. Det ger sjöfarten potential att utvecklas ytterligare.

I takt med att handeln får större inslag av mer förädlade produkter och containertransporter vinner terräng kommer bulklastfartygen att spela en relativt sett allt mindre roll för transporterna. Icke desto mindre kommer bulktransporter under överskådlig tid vara en mycket viktig del av sjötransportssystemet.

Transport- och trafikvecklingen

De svenska godstransporterna domineras volymmässigt av importerade energiråvaror och traditionella exportprodukter knutna till gruv- och skogsindustri. Dessa produkter transporteras till stor del med sjöfart. Dessa tunga delar av godstransporterna, som ger den svenska godstransportmarknaden speciell prägel, har under hela den senaste femtioårsperioden spelat en oförändrat stor roll för transportflödena och visat påfallande stabilitet.

Den positiva ekonomiska utvecklingen och ökande handeln återspeglas i utvecklingen av godsvolymer på svenska hamnar, där en ökning noteras för såväl lastfartyg som färjor. Tillväxten för gods med lastfartyg har dock varit relativt måttlig. Under år 2006 var volymen cirka fyra procent större än det tidigare rekordåret 2000. Godsvolymer på färjor har haft en starkare tillväxt. Andelen inrikesgods transporterad med sjöfart är relativt stabil och utgör omkring sju procent av den totala godsmängden sjöburet gods.

Godsvolymer (avgiftspliktigt gods) och antal anlöp till svenska hamnar, 2002-2006

Avgiftspliktiga godsvolymer (1000 ton)	2006	2005	2004	2003	2002
Lastfartyg					
Utrikes gods	119 108	116 085	113 822	111 161	108 115
Varav lastat gods	54 482	50 979	50 689	48 455	46 715
Därav lossat gods	64 626	65 106	63 133	62 706	61 400
Inrikes lastat gods	9 617	9 987	9 148	9 744	9 585
Summa lastfartyg	128 725	126 072	122 970	120 905	117 700
Passagerarfartyg och järnvägsfärjor					
Utrikes gods	38 632	36 177	33 299	31 371	29 197
Därav lastat gods	19 232	17 873	16 561	15 820	14 741
Därav lossat gods	19 400	18 304	16 738	15 551	14 456
Inrikes lastat gods	839	823	825	854	778
Summa passagerarfartyg och järnvägsfärjor	39 471	37 000	34 124	32 225	29 975
Summa utrikes gods	157 740	152 262	147 121	142 532	137 312
Summa inrikes lastat gods	10 456	10 810	9 973	10 598	10 363
Gods, totalt	168 196	163 072	157 094	153 130	147 675
ANLÖP, UTRIKES OCH INRIKES TRAFIK					
Lastfartyg	28 138	29 741	28 893	32 837	31 463
Passagerarfartyg och järnvägsfärjor	89 867	92 784	85 145	86 437	85 877

Källa: Sjöfartsverket

SIKA presenterade hösten 2005 en prognos för godstransporter år 2020. Enligt prognosen förväntas den transporterade godsmängden, mätt i värde, nästan fördubblas under perioden 2001 till 2020. Mätt i ton förväntas däremot en tillväxt på knappt 20 procent.

Prognosen förutser endast marginella förändringar för hur den hanterade godsmängdens fördelas på trafikslagen. Lastbil och lastfartyg beräknas behålla sina andelar på 64 respektive 21 procent. Järnvägen beräknas minska sin andel med en procentenhet till nio procent och färjorna förväntas öka sin andel från fem till sex procent. Andelen för flygfrakt ligger under en procent.

Hanterad godsmängd per trafikslag (milj. ton) i Sverige år 2001 och 2020

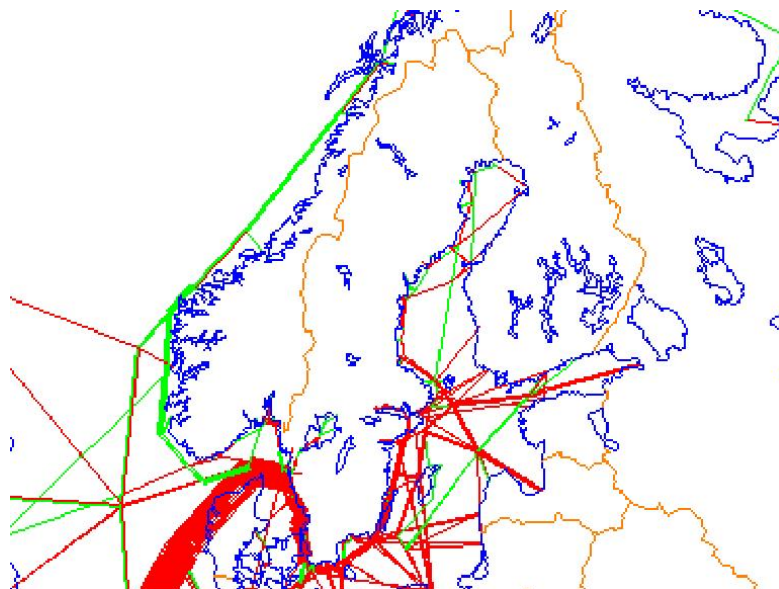
	2001	2020	Förändring
Väg	331	390	18%
Järnväg	51	57	12%
Sjöfart/lastfartyg	108	130	20%
Sjöfart/färjor	27	36	37%
Summa	517	614	19%

Källa: SIKA

Ökande sjöfart är således ett resultat av att sjöfarten behåller sina marknadsandelar på en totalt sett växande marknad.

Nedan visas den geografiska spridningen för den prognostiserade förändringen av transporterad godsmängd för sjöfart mellan år 2001 och 2020.

Förändring av flöden mätt i volym för lastfartyg och färjor 2001 till 2020 (grön färg= minskning, röd färg=ökning)



Källa: SIKA

Transporterade ton på lastfartyg och färjor år 2001 samt beräknad tillväxt i procent till 2020

Källa: SIKA

Enligt SIKAs prognos kommer den största absoluta tillväxten för transporter med lastfartyg och färjor att ske i Göteborg, där hamnen förväntas förstärka sin roll som transocean hamn. Stor tillväxt beräknas även för Skåne samt för Östra Mellansverige.

Ökad efterfrågan på sjötransporter förväntas ge ökade intäkter för Sjöfartsverket, men leder samtidigt till ett ökat behov av investeringar i farledssystemet. Ökande godsvolymer i kombination med att fartygen blir allt större leder i den riktningen. Trafikförändringar kan också påverka behovet av lotsning och isbrytning.

Godstransporterna med linjebundna färjor har ökat under de senaste åren och bedöms fortsatt öka. Ökningen förväntas enligt SIKAs prognos motsvara drygt 30 procent fram till år 2020. Nätverket av färjelinjer är väl utvecklat.

Färjelinjer finns mellan Sverige och Danmark, Norge, Finland, Tyskland, Polen, Estland, Lettland, Litauen respektive Storbritannien. Under år 2006 transporterades 39 miljoner ton gods in och ut från Sverige med färjor.

Den starka utvecklingen av handeln mellan Sverige och länderna kring de södra och östra delarna av Östersjön, om än från i vissa fall låga nivåer, har bland annat medfört att trafiken med lastbilstrailer på linjerna Ystad – Swinoujcie, Karlskrona – Gdynia och Trelleborg – Rostock haft en påfallande stark utveckling. Det är troligt att denna utveckling accentueras i takt med att dessa länder alltmer integreras i den europeiska ekonomin.

Utvecklingen av fartygsflottan

Merparten av nybeställningar av handelsfartyg sker på basis av långsiktiga fraktkontrakt där kraven på fartygen är specificerade. Marknadens krav karaktäriseras av ökande efterfrågan på kapacitet, storlek och utrustning. Till övriga tekniska förändringar på nya fartyg hör generellt ökade fartresurser och bättre manövreringsförmåga.

Skalekonomin är en viktig konkurrensfaktor inom sjöfarten. Fartygens genomsnittstorlek har vuxit inom nästan samtliga marknadssegment. Fallande prisnivå på fartyg från mitten av 1990-talet fram till 2003 har bidragit till denna utveckling. De största förändringarna har skett bland de minsta (mindre än 10 000 BT) respektive största (större än 100 000 BT) fartygen och för fartygstyper där beställningsaktiviteten är som högst, det vill säga främst container- och tankfartyg. För vissa hamnar i

östersjöregionen har en fördubbling av medeltonnaget för oljetankers konstaterats under de senaste åren.

Genomsnittstorleken per anlop till svensk hamn har ökat kraftigt under senare år för bulkfartyg, containerfartyg samt för passagerarfartyg och färjor. Däremot har inte genomsnittstorleken per anlop ökat lika mycket för torrlastfartyg, tankar och roro-fartyg. Orsaken till detta är kraven på att dessa fartygstyper i större utsträckning också ska kunna trafikera även mindre hamnar och terminaler. Farleder och kajdjup utgör restriktioner.

Den hanterade godsmängden per anlop speglar denna utveckling. Mellan 2000 och 2006 ökade den hanterade godsmängden per anlop för lastfartyg med 60 procent. För 2006 var den genomsnittliga hanterade godsmängden 4 600 ton per anlop.

Effekterna på sjöfarten av den ekonomiska utvecklingen har märkts främst i form av en kraftig nybyggnation. Förändringarna har också påverkat den svenskflaggade handelsflottan.

Förändring av svenskregistrerade fartyg över 500 (BT), från utgången av 1998-till utgången av 2006.

Fartygstyp	Bestånd 31/12 1998	Ökning/ minskning (antal)	Ökning/ minskning (BT)
Kemikalietankfartyg	28	+ 18	+ 312 000
Oljetankfartyg	44	- 19	- 180 000
Roro-fartyg (last)	52	+ 9	+ 765 000
Torrlastfartyg	62	- 26	- 96 000
Passagerarfartyg	32	+ 16	+ 435 000
Övriga fartyg	61	+ 7	- 5 000
Totalt	279	+ 5	+ 1 231 000

Källa: Sjöfartsverket

Sammantaget har den svenska handelsflottan ökat med 5 fartyg mellan 1998 och 2006. Ökningen av bruttodräktigheten har samtidigt varit cirka 1 200 000. Den svenska sjöfartspolitiken har resulterat i att färjor som trafikerar Sverige i flera fall satts under svensk flagg samt att en viss förnyelse av den svenskflaggade tankfartygsflottan skett. Traditionella torrlastfartyg är ett minskande segment i den svenska handelsflottan.

Nybyggnadsverksamheten förväntas ligga på en fortsatt hög nivå i början på planperioden men förväntas därefter att minska.

Hamnutvecklingen

Sverige har en hamnstruktur med ett stort antal hamnar, både allmänna hamnar och industrihamnar. Totalt förekom anlöp med avgiftspliktigt gods till drygt 100 hamnar av vilka ett 50-tal är allmänna. De tio största hamnarna svarar för cirka två tredjedelar av den totala godshanteringen. Denna andel har varit relativt stabil under de senaste åren.

De största hamnarna i Sverige efter hanterad godsmängd (avgiftspliktigt gods), 2006.

Hamn	Hanterat gods (ton)
Göteborg	39,2
Brofjorden	17,5
Trelleborg	11,2
Helsingborg	9,0
Malmö	8,5
Luleå	6,9
Karlshamn	5,9
Stockholm	5,7
Oxelösund	4,8
Ystad	3,4
Summa	112,1
Totalt alla Sveriges hamnar	168,2

Källa: Sjöfartsverket

Cirka 25 svenska hamnar uppfyller EU:s kriterier för TEN-A hamn, vilket innebär att de har en godsomsättning om minst 1,5 miljoner ton, eller minst 200 000 passagerare samt god anslutning till TEN-nätet på land.

I och med att fartygen växer och säkerhetskraven fortsatt ligger på en hög nivå eller i vissa fall skärps, ställs allt oftare krav på anpassningar av farlederna för att möjliggöra anlöp med större fartyg. Åtgärder krävs då ofta också i hamnarna för att klara hantering, lagring och vidaretransport av de större godsvolymer i de större fartygen samt för att säkerställa korta liggetider för fartyg. Investeringsvolymen i hamnarna i Sverige har totalt under senare år uppgått till omkring en miljard kronor per år. Hamnarnas investeringsplaner ger uttryck för en stark koncentration till de större hamnarna med internationell trafik på väst- och sydkusten samt på delar av ostkusten som en följd av förväntad utveckling i östersjöområdet.

Transportpolitiska frågor i Sverige och EU

Växande internationella transporter leder ofrånkomligen till att de nationella transportsystemen måste integreras över nationsgränserna. Av tradition spelar FN:s sjöfartsorgan IMO (International Maritime Organization) en viktig roll för det internationella ramverket för sjöfart. Den nationella lagstiftningen rörande sjösäkerhet och skyddet av den marina miljön bygger till stor del på IMO:s konventioner, koder, resolutioner, etc.

Europeiska Unionen (EU) har under senare år fått en mer framträdande roll för utvecklingen av sjöfartens internationella regelverk. Det har accentuerades ytterligare genom EU:s utvidgning som bl.a. inneburit att både Cypern och Malta som är stora flaggstater, numer är medlemmar av unionen.

Vägar och järnvägar har av tradition fått huvuddelen av stödet från TEN-T. Sjöfartens roll i TEN-T har dock under senare år successivt stärkts. Kusthamnarna i olika kategorier inkluderades i TEN-T år 2001 och genom sjömotorvägskonceptet, som sedan 2004 ingår i TEN-T, betonas ytterligare rollen hos sjöfartens infrastruktur för utvecklingen av ett effektivt, säkert och ekologiskt hållbart transportsystem.

Östersjöländerna har beviljats EU-finansiering från TEN-T för ett projekt med initiala studier och aktiviteter för utveckling av sjömotorvägskonceptet i Östersjön som avslutas före planperioden. Inom ramen för detta projekt presenterades våren 2006 rapporten "*Baltic Maritime Outlook*" som beskriver marknadsutvecklingen och sjöfartsinfrastrukturen i regionen. Projektet kommer med stor sannolikhet att följas av fortsatta projekt i samverkan mellan östersjöländerna.

I juni 2006 presenterade EU-kommissionen en halvtidsuppföljning av sin vitbok från 2001 om EU:s gemensamma transportpolitik till 2010 (KOM (2006)314). Kommissionen föreslår att målen bör ligga fast: Transportsystemet ska erbjuda god tillgänglighet, miljön, medborgare och arbetstillfällen ska skyddas samtidigt som innovation och effektivisering främjas och EU:s roll stärks på den globala arenan. Den fortsatta politiken föreslås bygga vidare på det som hittills uppnåtts, men breddas till att omfatta fler styrmedel. Varje transportslags potential ska tas tillvara. Tekniska och organisatoriska möjligheter ska tas till vara och intelligenta avgiftssystem är ett viktigt område inom transportpolitiken.

Avsikten är att arbetet med det tredje sjösäkerhetspaketet ska slutföras under den tid som motsvarar Sjöfartsverkets planperiod 2008 - 2010. I juni 2006 presenterade EU-kommissionen grönboken "Unionens havspolitik: En europeisk vision för oceanerna och haven" (KOM(2006) 275). Sjöfarten utgör en viktig del av det frågekomplex som tas upp. Sjöfart föreslås främjas och sjösäkerhet prioriteras. Grönboken är ute på offentligt samråd till juni 2007. Mot den bakgrunden ska kommissionen sedan forma sin uppfattning om hur EU:s politik på området ska drivas vidare. Diskussionen kring grönboken kan förväntas få stor betydelse för vilka frågor som kommer upp på EU:s agenda under planperioden.

Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU) styr vilka fartyg som får inspekteras av hamnstaten. Dessa regler säger att om ett fartyg har inspekterats i ett land, som är medlem av Paris MOU, ska ytterligare inspektioner undvikas i sex månader efter föregående inspektion. Lettland och Estland är numera medlemmar i Paris MOU. Detta betyder att alla länder runt Östersjön, utom Litauen, är medlemmar, vilket kommer att minska Sjöfartsinspektionens möjligheter att nå upp till målet för hamnstatskontrollarbetet att inspektera 25 procent av de fartyg som anlöper Sverige. Alternativa mål är föremål för en översyn inom Paris MOU.

Sjöfartens miljöfrågor

Kyotoprotokollet har trätt i kraft vilket ökar trycket på att medlemsländerna i EU lever upp till sina åtaganden om minskning av utsläppen av klimatgaser. Åtgärdsförslag för att minska den internationella sjöfartens utsläpp av klimatpåverkande gaser hanteras av IMO. Detta arbete kompliceras av den grundläggande frågan om åtgärder ska omfatta alla stater eller bara i-länderna. Arbetet med koldioxidindex för fartyg drivs vidare inom IMO. Utsläpp av klimatgaser kommer med stor säkerhet att vara i fokus under planperioden.

År 2005 fattade IMO beslutet om att slutligt klassa Östersjöområdet, med undantag för ryska vatten, som ett särskilt känsligt havsområde (PSSA). IMO:s generalförsamling antog samma år, som ett tillägg till PSSA-klassningen, ett paket med skyddsåtgärder, i vilket ingår trafiksepareringar och rekommendationer om områden som ska undvikas av sjöfarten.

Regeringens nationella strategi för havsmiljön kompletterar de åtgärder och strategier som har formulerats för att uppnå de relevanta miljö kvalitetsmålen *Hav i balans samt levande kust och skärgård, Ingen*

övergödning och Giftfri miljö. Regeringen har angett att den strategiska inriktningen för det svenska havsmiljöarbetet bör utgå från ekosystemansatsen och försiktighetsprincipen. Den nya modellen för förvaltningen av havsmiljön betonar bredare samverkan mellan myndigheter. Vad gäller sjöfartens miljöpåverkan anger strategin att Sverige bör verka för att skydda särskilt känsliga områden från fartygstrafikens påverkan, begränsa användningen av skadliga påväxthindrande system på fartyg, förhindra spridningen av främmande organismer via fartygs barlastvatten, säkra en miljömässigt säker skrotning av fartyg och begränsa utsläppen av luftföroreningar. Under planperioden kommer frågor om skydd av arter och värdefulla områden, liksom utsläpp av kväve- och svaveloxider att ges stor uppmärksamhet vid diskussioner om sjöfartens miljöpåverkan och skyddet av havsmiljön.

Transport- och näringspolitiska mål

Sjöfartsverket ska bidra till att de av riksdagen beslutade transport- och näringspolitiska målen på sjöfartsområdet kan uppfyllas.

Transportpolitiska mål

Med anledning av propositionen ”Moderna transporter” (prop. 2005/06:160) fattade riksdagen år 2006 ett nytt transportpolitiskt beslut. Enligt detta ska det övergripande målet för transportpolitiken även fortsättningsvis vara *att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet*. Samtidigt beslutades de sex transportpolitiska delmålen avseende tillgänglighet, transportkvalitet, säkerhet, god miljö, regional utveckling och ett jämställt transportsystem.

Transportpolitikens delmål, liksom det övergripande målet, beslutas av riksdagen och avsikten är att de ska vara mer långsiktiga. De utgör därmed normalt en relativt stadig grund för planperiodens prioriteringar. I höstens budgetproposition aviserade dock regeringen en översyn av de transportpolitiska målen, något som naturligtvis kan komma att påverka verksamheten under planperioden.

I den följande sammanställningen redovisas de delmål och etappmål som för närvarande gäller och har betydelse för Sjöfartsverket.

Delmål	Etappmål av betydelse för Sjöfartsverket
Ett <i>tillgängligt transport-system</i> där medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.	<ul style="list-style-type: none">• Senast 2010 bör kollektivtrafiken vara tillgänglig för funktionshindrade.• Tillgängligheten för medborgare och näringsliv inom regioner samt mellan regioner och omvärlden bör successivt förbättras.
Hög <i>transportkvalitet</i> för medborgarna och näringslivet ska medges.	<ul style="list-style-type: none">• Kvaliteten i det svenska transportsystemet bör, mätt i termer av tillförlitlighet, trygghet,

Säker trafik där ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av olyckor

God miljö - transportsystemets utveckling ska bidra till att miljöpolitikens miljökvalitetsmål nås.

Regional utveckling – transportsystemets utformning och funktion ska bidra till att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken samt motverka nackdelar av långa transportavstånd.

Jämställdhet - transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

flexibilitet, bekvämlighet, framkomlighet samt tillgång till information successivt förbättras. Sverige bör arbeta för att kunna jämföra dessa kvalitetstermer med övriga EU-länder.

- Passagerares rättigheter bör stärkas.
- Antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor inom alla trafikslag bör, i enlighet med nollvisionen, fortlöpande minska. Särskilt bör åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet prioriteras.
- Transportpolitiken bör bidra till att miljöpolitikens delmål nås.
- Utsläppen av koldioxid från transporter i Sverige bör 2010 ha stabiliserats på 1990 års nivå.
- Transportsystemet bör bidra till att regionförstoringen blir hållbar för kvinnor och män i syfte att uppnå väl fungerande arbetsmarknadsregioner.
- Övriga transportpolitiska mål bör följas upp ur ett jämställdhetsperspektiv.
- I trafikverkens ledningsgrupper bör ingen kön ha en representation som understiger 40 procent senast 2010.

I regleringsbrevet för år 2007 klargör regeringen vilka mål som ska gälla för Sjöfartsverket under detta år, d.v.s. under det år som föregår planperioden. Målen i regleringsbreven har normalt viss stabilitet mellan åren och kan därför ge indikation om inriktningen också på medellång sikt.

Som brukligt är anger regleringsbrevet att det övergripande målet och delmålen också gäller specifikt för sjötransportsystemet.

För delmålet *ett tillgängligt transportsystem* uttalar regeringen vidare att sjöfart ska kunna bedrivas säkert året runt på samtliga svenska hamnar av betydelse samt att andelen funktionshindrade och andra grupper med särskilda behov som kan utnyttja sjöfarten ska öka. Senast år 2010 bör sjötransportsystemet vara tillgängligt för personer med funktionshinder.

För delmålet *hög transportkvalitet* är etappmålet att det svenska sjötransportsystemet, mätt i termer av tillförlitlighet, trygghet, flexibilitet, bekvämlighet, framkomlighet och tillgång till information successivt ska förbättras. Regeringen anger vidare att svenska farleder med intensiv fartygstrafik senast 2014 ska vara sjömätta i enlighet med internationellt antagen standard. Detta mål gäller även de farleder som ofta trafikeras med fartyg som transporterar miljöfarligt gods och olja. I regleringsbrevet specificeras att målet innebär att den mätta ytan bör uppgå till drygt 4 400 km² år 2007.

För delmålet *säker sjöfart* anges att antalet dödade och svårt skadade till följd av olyckor under perioden 1998–2007 bör halveras. Samma mål gäller för trafiken med fiske- och fritidsbåtar. Målet för färjetrafiken och övrig passagerarsjöfart är att inga allvarliga olyckor ska inträffa. Åtgärder som särskilt syftar till att förbättra barns säkerhet i sjöfarten ska prioriteras. Under detta delmål uttalar regeringen vidare att målet är att öka användningen av teknik som främjar ett säkert sjötransportsystem.

Regeringen anger också att efterforskning och räddning av människor i sjönöd samt sjuktransporter från fartyg ska kunna utföras dygnet runt inom de områden som räddningstjänstlagen och internationella överenskommelser anger. Målet är att sjöräddningen med en flyg- eller ytenhet i 90 procent av alla fall ska kunna undsätta en nödställd inom 90 minuter efter det att larm inkommit till sjöräddningscentralen. Regleringsbrevet specificerar vidare att målet gäller inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon dock inte vattendrag, kanaler, hamnar och andra insjöar än Väneren, Vättern och Mälaren.

För delmålet *god miljö* är målet att sjöfarten ska bidra till att sjöfartens negativa miljöpåverkan minskar och att miljöpolitikens delmål nås.

För delmålet om *regional utveckling* är målet att tillgängligheten för medborgare och näringsliv mellan regionerna och omvärlden successivt ska förbättras.

För *jämställdhet* är målet enligt regleringsbrevet att övriga transportpolitiska etappmål ska följas upp ur ett jämställdhetsperspektiv.

Näringspolitiska mål

I december 1996 antog riksdagen ett sjöfartspolitiskt beslut (prop. 1996/97:1) som innebär att staten ska skapa långsiktighet och rimliga konkurrensvillkor för den svenska handelssjöfarten. Beslutet anger följande mål för en näringspolitiskt inriktad sjöfartspolitik.

- Staten bör på olika sätt tillvarata sjöfartens möjligheter som en konkurrenskraftig exportnäring och därigenom stärka betalningsbalansen.
- Den svenska handelsflottan ska tillförsäkras rimliga konkurrensvillkor.

Regleringsbrevet för år 2007 anger inga specifika näringspolitiska mål.

Tillämpning av målen i Sjöfartsverkets verksamhet

Sjöfartsverkets uppgift är att med utgångspunkt i de transport- och näringspolitiska målen utveckla och avväga sin verksamhet på sjöfartsområdet så att alla mål kan uppnås på sikt. Detta arbete kräver en bedömning av hur mål samverkar eller står i konflikt med varandra och hur eventuella konflikter kan hanteras.

Verksamheten ska ständigt styras mot det övergripande transportpolitiska målet, de transportpolitiska delmålen samt de successiva preciseringar som regeringen gör i regleringsbrev. Åtterrporteringskraven i regleringsbrev utgör en viktig utgångspunkt för hur verkets styrning mot de transportpolitiska målen kan följas upp i ett kortare perspektiv.

Sjöfartsverkets verksamhet

Mot bakgrund av de mål som riksdag och regering har lagt fast har Sjöfartsverket formulerat ett sammanfattande mål för verksamheten. Insatser för god sjösäkerhet och miljöanpassning är viktiga delar i detta.

- *Sjöfartsverket ska verka för goda förutsättningar för sjöfart på Sverige och för svensk sjöfart.*

I föreliggande treårsplan konkretiseras målet under beskrivningen av inriktningen för respektive kärnverksamhet.

De tre kärnområden Sjöfartsverket arbetar med benämns *Infrastruktur*, *Sjötrafik* och *Sjöfartsinspektion*.

Kärnområdet *Infrastruktur* svarar för den del av sjöfartens infrastruktur som är statens ansvar i form av farleder, isbrytning och sjögeografisk information och som ankommer på Sjöfartsverket.

Det andra området, *Sjötrafik*, avser sjötrafikinformation, lotsning och dessutom i sista hand att ansvara för sjöräddning om olyckan ändå är framme. Insatser inom dessa områden påverkar i mer eller mindre grad alla transportpolitiska delmål. Lotsning och sjötrafikinformation har exempelvis betydelse för sjösäkerhet, miljöskydd, tillgänglighet, transportkvalitet och regional utveckling. Motsvarande förhållande gäller isbrytning och farledshållning.

Det tredje kärnområdet, *Sjöfartsinspektion*, är tydligare inriktat mot två av de transportpolitiska delmålen, nämligen säker sjöfart och god miljö. Åtgärder inom detta område samverkar i hög grad för att nå såväl hög säkerhet som god miljö. Målkonflikter kan uppstå i förhållande till övriga delmål, till exempel tillgänglighet och transportkvalitet. Dessa presumtiva målkonflikter är en anledningen till den särställning som Sjöfartsinspektionen har i Sjöfartsverket. Denna särställning har ytterligare förtydligats genom den förändring av instruktionen för Sjöfartsverket som skedde år 2004.

Trafikverken har successivt givits så kallat sektorsansvar, vilket innebär en roll som går utöver kärnverksamheten. Avsikten med sektorsansvaret är att verka för att de transportpolitiska målen nås med åtgärder som:

- Information och utbildning
- Samordning och samverkan samt
- Forskning, utveckling och demonstration.

Verken ska i den utsträckning det bedöms motiverat även vidta eller föreslå åtgärder som ligger utanför det egna verksamhetsområdet. Åtgärder som exempelvis normering och regelutveckling för att utveckla sjösäkerheten och miljöanpassa sjöfarten kompletteras med sektorsinsatser som samverkan med andra aktörer för att sprida sjösäkerhetsinformation och bedriva sjösäkerhetsutbildning.

De uppgifter Sjöfartsverket svarar för behandlas uppdelade på följande verksamhetsområden:

Infrastruktur

- Farleder
- Isbrytning
- Sjögeografisk information

Sjötrafik

- Sjötrafikinformation
- Lotsning
- Sjöräddning

Sjöfartsinspektion

Under en särskild rubrik behandlas ett antal frågor som berör sjöfartssektorns utveckling.

Sjöfartsverkets organisation

Organisatoriskt bedrivs verkets roll som beställare och sektoransvarig inom avdelningen *Sjöfart och Samhälle* samt *Ekonomiavdelningen*. De rent utförande verksamheterna är uppdelade i två avdelningar, *Farledsavdelningen*, med ansvar för genomförandet av beslutade infrastrukturåtgärder avseende farleder, isbrytning samt sjögeografisk information och *Sjötrafikavdelningen*, som centralt leder och samordnar sjötrafikområdenas verksamhet avseende lotsning, sjötrafikinformation och

sjöräddning. En särskild *Rederiavdelning* samordnar och sköter driften av verkets fartyg. Avdelningen *Service och Utveckling* svarar för vissa verksgemensamma funktioner. *Sjöfartsinspektionen* har en fristående ställning men ingår organisatoriskt som en avdelning i Sjöfartsverket med en egen regional organisation.

Infrastruktur

De verksamheter som avser infrastruktur innebär att Sjöfartsverket har vissa åtaganden för farleder inklusive sjömätning, underhåll och utmärkning av farlederna, isbrytning samt sjögeografisk information enligt de regelverk som gäller.

Farleder

Farledsverksamhetens del i sjöfartens infrastruktur består i huvudsak av att planera och producera ändamålsenliga farleder. I detta ingår farledsutformning, sjömätning, förbättringsprojekt och utförande av underhåll. Underhåll omfattar besiktningar, förebyggande underhåll och utmärkning medan driften utgörs av periodiska servicebesök, vårutprickning, felavhjälpning samt kontrollsjömätning av sådana farledsområden som är känsliga för bottenförändringar.

Mål

- Farledssystemet ska kvalitetssäkras så att en hög tillgänglighet och transportkvalitet uppnås, samtidigt som hög sjö- och miljösäkerhet tillgodoses.
- All sjömätning som sker i svenska farvatten, av såväl Sjöfartsverket som andra, bör utföras enligt internationell standard.

Mätbara mål

- Prioriterade farleder, inklusive anslutande farvatten, ska vara sjömätta enligt den internationella standarden IHO S-44 senast 2014, vilket motsvarar i genomsnitt cirka 4 400 km² per år under planperioden.
- Inga sjö- och miljöolyckor ska orsakas av brister i farledshållningen.

Resultat och plan för farleder, tkr

Rörelsens intäkter	Utfall 2006	Budget 2007	Prognos 2008	Prognos 2009	Prognos 2010
Anslag	87 258	79 927	122 700	122 700	122 700
Övriga externa intäkter	30 052	23 810	23 000	24 600	25 100
Summa rörelseintäkter	117 310	103 737	145 700	147 300	147 800
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-97 367	-110 205	-111 500	-114 400	-108 900
Övriga externa kostnader	-108 001	-117 951	-119 500	-120 700	-123 000
Avskrivningar	-47 910	-51 542	-50 000	-50 000	-51 100
Summa direkta rörelsekostnader	-253 278	-279 698	-281 000	-285 100	-283 000
Resultat före indirekta rörelseposter	-135 968	-175 961	-135 300	-137 800	-135 200
Indirekta rörelseintäkter	4 124	2 260	8 106	8 232	8 337
Indirekta rörelsekostnader	-57 847	-56 984	-56 889	-58 632	-59 157
Rörelseresultat	-189 691	-230 685	-184 083	-188 200	-186 020

Inriktning

Sjöfartsverket ska fortlöpande anpassa farledssystemet till ändrade trafikmönster, nautiska behov och den tekniska utvecklingen.

Sjömätning ska prioriteras i de farleder som ingår i konceptet Säkra sjövägar och farleder till TEN-A hamnar. Konceptet Säkra sjövägar ska utvärderas i ljuset av den trafikinformation AIS-systemet ger.

Utvärderingen kan föranleda justeringar i syfte att väl täcka in de områden där trafiken är som mest omfattande. Mål som formulerats som mätt yta är inte helt optimalt eftersom mätinsatsen varierar kraftigt med hänsyn till framför allt vattendjup. Under senare år har Sjöfartsverket inte nått upp till det mål avseende mätt yta som ställts upp för verksamheten. Mot den bakgrunden kommer det under 2007 göras försök med upphandling av sjömätning, som komplement till den egna verksamheten. Om detta faller väl ut kan sådan upphandling fortsätta under planperioden.

En inventering av mätbehovet i resterande ytor genomförs under planperioden. Ökande trafik i Östersjön, med allt större fartyg och önskemål om alternativa vägval för att effektivisera vintersjöfarten ställer krav på förbättrat hydrografiskt underlag. Avancerad utrustning för navigation och särskilt förmågan till precisionspositionering även för fritidsbåtar skapar efterfrågan på en geografiskt korrekt strandlinje och på förbättrat djupunderlag till nautiska produkter.

Sjöfartsverket har en samordnande roll avseende sjömätning i Sverige och verkar för att all sjömätning i landet sker enligt internationell standard.

Därigenom kan även externa mätningar hålla en kvalitet som gör dem direkt användbar i den nationella djupdatabasen. Nyttan av samordning växer med att behoven av hydrografiska data i samhället ökar. Det gäller främst områdena lokal och regional kustförvaltning, miljö- och naturvård samt fiskenäring. Som ett led i samordningsrollen avser Sjöfartsverket ta initiativ till en nationell sjömättningsplan som speglar skilda aktörers behov och planerade mätinsatser. En ambition med detta arbete är att undvika dubbelmätning, dubbellagring och inkonsistens i kvaliteten.

Ny teknik och metodik för navigering ändrar behov av traditionell utmärkning. Sjöfartsverket ska under planperioden löpande se över behovet av kustfyror och andra sjösäkerhetsanordningar i syfte att ha ändamålsenlig utmärkning med avseende på sjöfartens nautiska behov. Genom att tillämpa ny teknik ska möjligheter till utökade tekniska serviceintervall nyttiggöras. Sjöfartsverket ska fortsatt arbeta för ett minskat engagemang beträffande farleder av lokal karaktär som saknar betydelse för handelssjöfarten. Huvudmannaskap för fritidsbåtleder bör således i ökad utsträckning flyttas över på regionala och lokala aktörer.

Sjöfartsverket ambition är att arbetet med den pågående förbättringen av farledssystemet i Stockholms skärgård ska kunna fortsätta under planperioden. Planeringsarbetet fortgår avseende Horsstensleden under 2007 och utfallet av arbetet med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) liksom diskussioner med Stockholms Hamn AB påverkar förutsättningarna för ett genomförande.

Pågående förstudier avseende farledsprojekten i Gävle och Norrköping är i slutfasen. Ambitionen är att dessa projekt ska kunna drivas vidare under planperioden. Beträffande Norrköping har MKB-processen startat och ska vara klar hösten 2007. Resultaten av den s.k. Hamnstrategiutredningen kan påverka planerna.

Dammsäkerheten i Göta älv kommer att förbättras under planperioden. Åtgärder för att säkerställa dammsäkerheten i Lilla Edet slutförs 2008. Ett projekt för centraliserad bro- och slussstyrning, liksom förbättring av kantfyror påbörjas 2007 och slutförs under perioden. Ett kanalstopp genomförs 2010 för planerade underhållsarbeten i slussystemen.

Ett IT-baserat underhållssystem för verkets sjösäkerhetsanordningar ska anskaffas under planperioden och en strategi för hur Sjöfartsverket ska utnyttja RTK-tekniken (Realtids-kinematisk GPS) ska tas fram. Nuvarande IT-system för sjösäkerhetsanordningar och farleder, FAREG, avses ersättas

med ett modernare verktyg. Databaserna ska utvecklas för användning i geografiska informationssystem (GIS) samt beakta kraven i EU:s INSPIRE-direktiv och kommande nationella geodatastrategi.

Den beräknade effektivitets och rationaliseringsvinsten har beräknats till 21 mkr för planperioden.

Under verksamheten farleder redovisas *investeringar* i nya och förbättrade farleder, nybyggnad, ombyggnad och återanskaffning av fyrar, annan fast utmärkning och radionavigeringssystem liksom el- och teleteknisk materiel och utrustning. Vidare ingår flytande utmärkning i form av bojar och större prickar samt investeringar i kanaler och för sjömätningstrustning.

För sjömätning är investeringsbehoven totalt 16 mkr för planperioden. Tyngdpunkten ligger på teknisk utrustning avseende sjömätning. Även viss återanskaffning ingår.

För byggnadsteknisk återanskaffning av fyrar beräknas cirka 4 mkr per år under perioden för att bl.a. tillgodose behovet av ny teknik. Fyrkurar som byts till mindre underhållskrävande material kommer att minska behovet av underhåll i framtiden. Vidare förutses behov av återanskaffning av föråldrade raconer.

För den flytande utmärkningen har beräknats cirka 3 mkr per år för återanskaffning av bojar och bottenförankringar samt för att byta befintliga bojlyktor till energisnålare samt mindre underhållskrävande LED lyktor.

För att vidmakthålla nuvarande standard i Trollhätte kanal fram till 2030 krävs investeringar (betongförstärkningar m.m.) med i genomsnitt cirka 40 mkr årligen under planperioden. På längre sikt är investeringsbehovet större.

För Södertälje kanal har totalt för perioden beräknats 70 mkr för nya slussportar, dammsäkerhetsåtgärder samt utbyte av ledverk.

Några av verkets mindre arbetsfartyg är ålderstigna, har sämre sjöegenskaper samt erbjuder mindre goda bostads- och arbetsmiljöförhållanden. Sjöfartsverket gör bedömningen att det krävs cirka 48 mkr för anskaffning av nya farledsfartyg under planperioden.

Isbrytning

Isbrytningsverksamheten leds från Sjöfartsverkets isbrytarledning i Göteborg och regleras genom isbrytarförordningen (2000:1149). Isbrytarledningen fördelar isbrytare till arbetsområden, utfärdar trafikrestriktioner, följer upp det operativa läget samt informerar sjöfartsintressenter om is- och trafikläge.

Mål

- Sjöfartsverket ska genom en effektiv isbrytningsverksamhet tillgodose att en väl fungerande vintersjöfart kan bedrivas på i första hand alla svenska TEN-A hamnar och viktigare industrihamnar.
- Ett väl fungerande sjötransportsystem i Östersjön året runt ska säkerställas genom såväl ett ökat strategiskt som operativt isbrytningssamarbete mellan östersjöländerna.

Mätbara mål

- Sjöfartsverket ska medverka i det samarbete som etablerats mellan östersjöländerna inom ramen för Baltic Icebreaking Management (BIM) och TEN-T konceptet Sjömotorvägar och därigenom verka för att den handlingsplan som är under framtagande genomförs.
- Fartygs väntetid på isbrytare ska som medelvärde under säsongen inte överstiga fyra timmar.

Resultat och plan för isbrytning, tkr

Rörelsens intäkter	Utfall 2006	Budget 2007	Prognos 2008	Prognos 2009	Prognos 2010
Anslag					
Övriga externa intäkter	39 529	68 000	69 000	71 000	72 000
Summa rörelseintäkter	39 529	68 000	69 000	71 000	72 000
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-2 629	-2 475	-2 550	-2 600	-2 700
Övriga externa kostnader	-189 101	-199 941	-202 400	-203 100	-209 400
Avskrivningar	-24 036	-23 096	-25 200	-25 600	-27 000
Summa direkta rörelsekostnader	-215 766	-225 512	-230 150	-231 300	-239 100
Resultat före indirekta rörelseposter	-176 237	-157 512	-161 150	-160 300	-167 100
Indirekta rörelseintäkter	196	108	386	392	397
Indirekta rörelsekostnader	-2 755	-2 714	-2 709	-2 792	-2 817
Rörelseresultat	-178 796	-160 118	-163 473	-162 700	-169 520

Inriktning

Sjöfartsverket äger fem isbrytare, varav en mindre isbrytare för Vänern, vilken dessutom används för sjömätning under den isfria delen av året. Verket disponerar därutöver vid behov under vinterperioden januari till mars, genom långtidskontrakt, ytterligare tre isbrytande fartyg som annars är sysselsatta i offshore-verksamhet. Sjöfartsverkets stora isbrytare bedöms kunna användas till mellan 2020 och 2025.

Samarbetet med den finska isbrytartjänsten ska fortsätta så att tillgängliga svenska och finska isbrytarresurser utnyttjas gemensamt på bästa sätt. En långsiktig målsättning är att isbrytarservicen i Sverige och Finland ska integreras ytterligare, vilket kan ses som ett steg mot visionen om en gemensam isbrytarservice i Östersjön.

Samarbetet med övriga östersjöstater inom ramen för Baltic Icebreaking Management (BIM) och TEN-T konceptet Sjömotorvägar ska utvecklas. Sjöfartsverket ska verka för att BIM utvecklas till ett strategiskt samverkansorgan för vintersjöfartsfrågor i hela östersjöregionen.

En handlingsplan för effektivare vintersjöfart i Östersjön utarbetas inom ramen för BIM och Sjömotorvägskonceptet. Handlingsplanen innehåller ett antal aktiviteter som kommer att genomföras under planperioden såsom förbättrad informationen till sjöfarten för vinternavigering i Östersjön, överenskommelser mellan östersjöländerna för att underlätta ett bättre utnyttjande av existerande isbrytare under normala isvintrar och en utredning om förutsättningarna för en gemensam isbrytartjänst i Östersjön.

Investeringar för isbrytning avser under planperioden ombyggnad av fartygsbryggor och uppgår under planperioden till 18 mkr.

Sjögeografisk information

Till denna verksamhet hör kvalitetsgranskning och utvärdering av sjömättningsdata, förvaltning av djupdatabasen, förvaltning av sjökortsdatabasen, framställning och tillhandahållande av sjögeografiska produkter såsom sjökort och publikationer samt koordinering och distribution av sjösäkerhetsinformation, såsom exempelvis navigationsvarningar samt väder- och isinformation.

Mål

- De geografiska databaserna ska utvecklas för användning i geografiska informationssystem (GIS) och anpassas för integrering även med andra databaser i samhället.
- Utveckling och framtagande av produkter såsom digitala sjökort, papperssjökort och annan säkerhetsinformation för handelssjöfarten ska prioriteras.
- En heltäckande digital djupdatabas, redovisande svenska farvatten, ska skapas.

Mätbara mål

- Resultat från sjömätning som påvisar risker för sjösäkerheten ska rapporteras direkt. Övrig information ska senast inom 12 månader finnas tillgänglig för sjöfarten.
- Inga sjö- eller miljöolyckor ska ske till följd av fel eller brister i sjökort eller nautiska publikationer.
- Fyra nya sjökort producerade med digital teknik ska framställas under perioden och ges ut i såväl tryckt som i digital form.
- Nautisk tilläggsinformationen ska göras tillgänglig för sjöfarten.

Resultat och plan för sjögeografisk information, tkr

Rörelsens intäkter	Utfall 2006	Budget 2007	Prognos 2008	Prognos 2009	Prognos 2010
Anslag					
Övriga externa intäkter	26 663	27 060	27 300	28 100	29 000
Summa rörelseintäkter	26 663	27 060	27 300	28 100	29 000
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-27 211	-31 313	-31 600	-32 500	-33 450
Övriga externa kostnader	-18 044	-16 912	-16 800	-16 900	-17 150
Avskrivningar	-3 313	-2 648	-1 700	-2 100	-3 100
Summa direkta rörelsekostnader	-48 568	-50 873	-50 100	-51 500	-53 700
Resultat före indirekta rörelseposter	-21 905	-23 813	-22 800	-23 400	-24 700
Indirekta rörelseintäkter	1 375	753	2 702	2 744	2 779
Indirekta rörelsekostnader	-19 282	-18 995	-18 963	-19 544	-19 719
Rörelseresultat	-39 812	-42 055	-39 061	-40 200	-41 640

Inriktning

Sjögeografisk information är en central del i Sjöfartsverkets arbete för ett effektivt och hållbart sjötransportsystem. Kopplingarna till andra delar av verkets arbete är många och stärks genom moderna geografiska informationssystem.

Sjöfartsverket bör även i framtiden vara den naturliga statliga myndighet som ansvarar för sjögeografisk information. Verkets arbete med sjögeografisk information ska i första hand vara inriktad på handelssjöfartens behov. Samtidigt ska fritidsbåtstrafikens, liksom fiskets och Försvarmaktens behov beaktas. Sjöfartsverket har en samordnande roll beträffande sjögeografisk information med ambitionen att bidra till att samhällets resurser inom området totalt sett används effektivt.

Strävan ska vara att i så stor utsträckning som möjligt göra verkets sjögeografiska information tillgänglig för samhället i övrigt för att därigenom bidra till ett totalt sett effektivt resursutnyttjande. Verkets databaser bör göras så geografiskt heltäckande som möjligt och information och tjänster bör göras tillgängliga så att de kommer till bred användning.

Den största utmaningen gällande strävan att åstadkomma heltäckande databaser gäller djupdatabasen. Det är också inom det området som den största potentialen beträffande extern användning ligger. Djupdatabasen

fills löpande på med data från verkets egna mätningar. År 2014 ska basen vara komplett avseende det som benämns "Säkra Sjövägar" vilket utgör ca 56 000 km² och motsvarar 34 procent av svenska farvatten. Däremot saknas det idag en plan för hur övriga delar av svenskt vatten ska täckas. En möjlighet som ska prövas under planperioden är att digitalisera delar av det analoga djuparkivet. Ett problem är samtidigt att verket inte alltid ges tillgång till data från djupmätningar som görs av andra aktörer. Redan på kort sikt är det viktigt att det underlättas för andra parter att lämna djupdata till verket. Det bör åstadkommas genom att Sjöfartsverkets tillhandahåller information om hur djupmätning bör utföras och vilket format data bör ha för att passa verkets produktionsprocess. Det finns enligt verkets uppfattning motiv för en lagstiftning som gör det obligatoriskt för alla som genomför sjömätning inom svenska farvatten att förse Sjöfartsverket med resultat av mätningar. Datautbyte mellan skilda aktörer bör så långt möjligt ske som tjänster i enlighet med den nationella geodatastrategi som för närvarande utvecklas. Strategin tas fram av det geodataråd som regeringen tillsatt.

Som ett komplement till det rena navigationsstödet i form av sjökort behövs nautisk tilläggsinformation. Särskilt gäller detta i hamnarnas närområde. Relevant källinformation ska hållas uppdaterad och lagrad i en digital form, på ett ställe, för att sedan kunna förädlas utan att information i sak ändras. I sammanhanget kan nämnas att Köpenhamnsdeklarationen inom ramen för HELCOM kräver "seglingsbeskrivningar" på Internet för farvatten som används för oljetransporter. Inom den internationella samarbetsorganisationen inom sjökarteområdet (IHO) pågår ett standardiseringsarbete för att möjliggöra att denna typ av information kan integreras i informationssystem som accepteras som ersättning för tryckta sjökort (ECDIS).

Ändringar i farleder och annan säkerhetsinformation ska meddelas genom publikationerna Underrättelser för sjöfarande (Ufs) samt genom navigationsvarningar på NAVTEX och VHF-radio. Ufs-notiser och varningar finns även på Internet. En databas för Ufs har inrättats och en fortsatt utveckling pågår för att ge förbättrade sökmöjligheter och funktionalitet vid publicering på Internet samt förenkling vid produktion av tjänsterna.

I samarbete med Lantmäteriet fortsätter projektet NSL (Nationell Strand Linje) i syfte att skapa en nationell, gemensam, databas med strandlinjeinformation. NSL är grundstommen i den fortsatta

kvalitetshöjningen av sjökortsdatabasen och skapar bättre förutsättningar att använda sjögeografisk information tillsammans med andra databaser i samhället. För att möta behoven krävs en databaslösning som innebär effektiv hantering av sjögeografisk information och överskådlig information om vilka data som finns i samhället och var dessa data finns. Som ett led i att åstadkomma detta krävs en objektorienterad lagringsmiljö för sjökortsdatabasen. Sjökortsdatabasen ska ses i ett verksgemensamt perspektiv och lagring ska i större utsträckning ske i källdatabaser. Tema- eller källdatabaser är att föredra även med avseende på effektivitet och säkerhet i informationsförvaltningen.

Investeringarna, som under planperioden uppgår till 8 mkr, avser såväl nyanskaffningar som återanskaffningar. Tyngdpunkten för investeringarna ligger i utveckling av systemen för bearbetning av djupdata, produktions- och förvaltningsverktyg för sjökortsdatabasen samt i systemintegration.

Sjötrafik

Till detta område hänför verket de till största delen regionalt orienterade verksamheterna sjötrafikinformation, lotsning och sjöräddning kopplad till sjöräddningscentralen och sjötrafikområdenas operativa sjöräddningsarbete. Centralt hålls dessa verksamheter operativt samman av en funktion på huvudkontoret som har ansvaret för att effektivisera och samordna sjötrafikområdenas verksamheter.

Sjötrafikinformation

Sjötrafikinformation betecknar främst den tjänst för information och övervakning av säkerheten i sjötrafiken (ofta benämnd Vessel Traffic Service, VTS) som utförs från särskilda trafikinformationscentraler.

Mål

- Sjötrafikinformation ska bidra till ökad sjösäkerhet och förebyggande miljöskydd och utvecklas i enlighet med de krav som ställs inom IMO, EU och östersjösamarbetet för ökad sjösäkerhet och skydd för miljön.

Mätbara mål

- Att kompetensutvecklingen av personalen genomförs.

Resultat och plan för sjötrafikinformation, tkr

Rörelsens intäkter	Utfall 2006	Budget 2007	Prognos 2008	Prognos 2009	Prognos 2010
Anslag					
Övriga externa intäkter	763	3 940	4 000	4 500	5 000
Summa rörelseintäkter	763	3 940	4 000	4 500	5 000
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-37 305	-27 678	-28 400	-28 200	-27 800
Övriga externa kostnader	-9 135	-9 163	-9 300	-9 700	-10 000
Avskrivningar	-2 469	-3 701	-5 600	-6 200	-4 500
Summa direkta rörelsekostnader	-48 909	-40 542	-43 300	-44 100	-42 300
Resultat före indirekta rörelseposter	-48 146	-36 602	-39 300	-39 600	-37 300
Indirekta rörelseintäkter	1 178	646	2 316	2 352	2 382
Indirekta rörelsekostnader	-16 528	-16 281	-16 254	-16 752	-16 902
Rörelseresultat	-63 496	-52 237	-53 238	-54 000	-51 820

Inriktning

Planperioden kommer att kännetecknas av en allt mer intensiv utveckling mot integration av olika slag av information som sammanställs automatiskt och används av skilda intressenter efter behov. AIS-tekniken och den alltmer integrerade informationshanteringen bereder vägen för en mer effektiv sjötrafikinformation och övervakning, men denna ställer samtidigt nya krav på verksamheten.

Inriktningen under planperioden är en fortsatt utveckling och koncentration av verksamheten i syfte att bland annat effektivisera och uppnå besparingar. Genomförandet i Sverige av EU-direktivet 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen ska avrapporteras 2007. Direktivet ska i sin helhet vara genomfört 2009, vilket medför att utvecklingsarbetet bör anpassas efter denna tidpunkt.

I samband med utvecklingen av trafikinformationscentralerna kan inom vissa övervakningsområden befogenheterna för centralerna att organisera fartygstrafiken komma att ändras. Befogenheterna, som enligt internationella rekommendationer delas in i tre olika nivåer, kan skilja sig mellan olika områden och kommer att vara anpassad till den sjöfart och infrastruktur som finns i respektive område.

Under planperioden kommer Sjöfartsinspektionen att, efter samråd med Sjöfartsverket, ställa krav på sättet som information delges sjöfarten och på utbildning och erfarenhet hos personal som arbetar med sjötrafikinformation.

Förändrade befogenheter ställer nya krav på kompetensen hos personalen. Ett kompetensutvecklingsprogram genomförs under planperioden för att stärka kompetensen hos operatörerna.

Under planperioden överförs nuvarande sjötrafikinformation i Trollhättan till trafikcentralen i Göteborg. Projekteringen av en trafikinformationscentral för södra Sverige har påbörjats. Senast 2007 bör beslut kunna fattas, tillsammans med danska myndigheter, om en fortsättning på det pilotprojekt som pågår. Under 2007 inleds en bred utvärdering av hittills genomförda etableringar. Utvärderingen ska utgöra underlag för verksamhetens utveckling under planperioden, bl.a. beträffande hur verksamheten i framtiden ska bedrivas längs norrlandskusten.

I syfte att effektivisera verksamheten kommer arbetet med att skapa och upprätthålla gemensamma rutiner i de olika centralerna att intensifieras under planperioden. Resursplaneringen kommer i anslutning till detta att ses över.

Sjöfartsverket deltar i den europeiska utvecklingsprocessen av sjötrafikinformation/övervakning. Ett exempel på detta arbete är Sjöfartsverkets roll i EU-projektet "Maritime Navigation Information Service" (MarNIS). Projektets syfte är att utveckla en framtida europeisk struktur för information och övervakning av sjötrafiken i samtliga europeiska farvatten. Projektet kommer att löpa under större delen av planperioden.

Totalt beräknas *investeringarna* i sjötrafikinformationscentraler uppgå till 22 mkr under planperioden. I Malmö planeras investeringar i ny teknik och utrustning samt byggnader. Investeringar krävs också i samband med flytt av verksamhet från Trollhättan till Göteborg.

Lotsning

Till verksamheten lotsning hör beställning och planering av lotsuppdrag, utsättning och hämtning av lots samt lotsens nautiska arbete på fartygsbryggan till stöd för fartygets befälhavare.

Mål

- Sjöfartsverket ska tillhandahålla effektiv och behovsanpassad lotsning.

Mätbara mål

- Inga trafikrelaterade sjö- och miljöolyckor och allvarliga tillbud ska ske med lots ombord.
- Produktiviteten i lotsningsverksamheten ska öka.

Resultat och plan för lotsning, tkr

Rörelsens intäkter	Utfall 2006	Budget 2007	Prognos 2008	Prognos 2009	Prognos 2010
Anslag					
Lotsavgifter	354 891	351 000	351 000	351 000	351 000
Övriga externa intäkter	4 209	3 614	3 700	3 800	3 900
Summa rörelseintäkter	359 100	354 614	354 700	354 800	354 900
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-323 818	-323 575	-324 925	-323 300	-324 600
Övriga externa kostnader	-80 186	-83 579	-78 225	-74 600	-71 200
Avskrivningar	-27 872	-25 703	-27 500	-27 400	-28 300
Summa direkta rörelsekostnader	-431 876	-432 857	-430 650	-425 300	-424 100
Resultat före indirekta rörelseposter	-72 776	-78 243	-75 950	-70 500	-69 200
Indirekta rörelseintäkter	8 444	4 627	16 598	16 856	17 070
Indirekta rörelsekostnader	-118 450	-116 678	-116 486	-120 056	-121 130
Rörelseresultat	-182 782	-190 294	-175 838	-173 700	-173 260

Inriktning

I november 2006 tillsatte regeringen en utredning av den svenska lotsningsverksamheten och dess framtid (Dir. 2006:116). Utredningens resultat och eventuella regeringsbeslut mot bakgrund av utredningen kan föranleda förändringar av verksamheten under planperioden.

Lotsningsverksamheten ska styras utifrån ett säkerhetstänkande. Behovsanpassning med hänsyn till bl.a. förbättrade och säkrare farleder, utvecklad sjötrafikinformation samt modernare och tekniskt mer utvecklade fartyg ges ytterligare fokus. Vad gäller lotspliktens utformning och regler för dispensgivning hanteras dessa frågor sedan oktober 2004 av

Sjöfartsinspektionen, medan verksamheten utförs inom Sjöfartsverkets sjötrafikområden.

Lotsning är den mest exklusiva och kostnadskrävande tjänst som Sjöfartsverket tillhandahåller för att tillgodose tillgängligheten och upprätthålla en hög nivå på sjösäkerheten och det förebyggande miljöskyddet till sjöss. Detta ställer stora krav på en rationell och effektiv verksamhet. Mot denna bakgrund pågår det ett löpande utvecklingsarbete inom de olika delområdena. En viktig del i detta är att tillvarata de möjligheter som den tekniska utvecklingen ger.

För att på ett systematiskt sätt kunna studera och analysera effekter av differentierad servicenivå på resursåtgången och produktiviteten i lotsningsverksamheten pågår för närvarande en utveckling av en optimeringsmodell som liknar tillämpningar inom trafikflygets besättningsplanering. Modellen skapar möjligheter att analysera hur olika strukturella förutsättningar, t.ex. lokalisering av lotsstationer, transportresursernas egenskaper, lotsarnas innehav av styrsedlar, arbetstidsregler, m.m. påverkar effektiviteten i verksamheten. Arbetet sker i samarbete med forskare vid Campus Norrköping.

Rationaliseringsmöjligheter inom lotsbeställningsfunktionen ska även fortsättningsvis tas tillvara. De är kopplade till sammanslagningen av olika dygnet runt bemannade informationscentraler till färre enheter och till investeringar i ny teknik för lotsbeställning. Den elektroniska beställningen av lots kommer under perioden att utvecklas. Förändringar av lotsbeställningarna kommer i framtiden också att kunna göras via mobiltelefon genom en sms-funktion.

I syfte att förenkla administrationen kring lotsbeställningar förses lotsarna med handdatorer. Förutom att förmedla information till lotsar om lotsuppdrag blir det också möjligt för kunderna att redan på fartygsbryggan få ett komplett, preliminärt fakturaunderlag, inklusive lotskvitto.

En översyn av båtmanstjänsten, inklusive bordsplatser, genomförs och resultatet av detta kommer successivt att slå igenom under planperioden. Frågan om lotstransport med helikopter ska analyseras vidare. För att upprätthålla en väl fungerande lotsservice också i trafiksvaga områden krävs samordning över större geografiska områden. En viktig del i detta är att åstadkomma effektivare sätt att transportera lotsen, bl.a. i syfte att öka lotsarnas verksamhetsradie.

Lotsarna kommer under planperioden att förses med ett navigatoriskt hjälpmedel i form av "Lots PC". Därigenom säkerställs att lotsen på ett effektivt sätt alltid har aktuell information om farleder och navigatoriska hinder tillgängligt. Detta datorstöd kommer även att innehålla en manövereringsmodul som oberoende av fartygets utrustning ger lotsen möjlighet att få en positionsangivelse med hög noggrannhet. Dessa lotsdatorer kommer att öka sjösäkerheten vid lotsning, i synnerhet vid mörker och vid nedsatt sikt, och kan därmed göra det möjligt att justera mörker- och vissa väderrestriktioner i en del farleder.

För lotsarna ska genomföras en tydligare resursfördelning mellan kärnverksamhet, deltagande i planering, verksamhetsutveckling och kompetenshöjande åtgärder. Syftet med modellen är att frigöra kompetens över en koncentrerad tidsperiod och skapa bättre förutsättningar för att höja kompetensnivån hos medarbetarna. Tillämpning av modellen förväntas bidra till minskat övertidsuttag och därmed sänkta kostnader och bättre arbetsmiljö.

Under planperioden kommer det att genomföras en ny form av grundutbildning för lotsar. Utbildningen ska vara anpassad efter och uppfylla nationella krav och rekommendationer enligt IMOs resolution A960 om lotsutbildning. Den ska löpande utvecklas för att förmedla teknisk utveckling inom områdena navigationshjälpmedel och fartygskonstruktion. Lotsens kommunikativa färdigheter och förutsättningar för effektivt bryggsamarbete med befäl ombord ska ges stort utrymme.

Verket arbetar vidare med att differentiera lotsningsservicen med hänsyn till fartygs- och trafikutvecklingen och analyserar om en sådan service kan kopplas till en differentiering av lotsavgiften. En bärande tanke är härvid att tillförsäkra i första hand prioriterade hamnar fortsatt fullgod service och anpassa servicen i övriga hamnar tydligare till bl.a. fartygens behov, trafikens art och omfattning, hamnarnas och stuveriernas egen service och öppethållande samt verkets kostnader för den aktuella servicen.

Kostnadstäckningen för verksamheten uppgår till 65-75 procent och verket planerar inte att förändra denna under planperioden. En viss del av kostnaden för lotsningsverksamheten bör finansieras genom farledsavgifterna och motiveras av den högre säkerhetsnivån för all sjöfart som uppnås genom att vissa fartyg använder lots. Vidare skapar den fasta basorganisation möjligheter för fartyg som normalt inte använder lots, att göra så om situationen kräver.

Effektiviseringen av lotsningstjänsten och anpassningen till efterfrågan innebär ett minskat antal tjänster inom såväl lotsadministration, båtmanstjänst som lotsning.

Investeringar under planperioden beräknas uppgå till 103 mkr. En betydande del av investeringarna är återanskaffning av lotsbåtar enligt en särskild lotsbåtsplan. Lotsbåtsflottan förnyas med hänsyn tagen till ålder och gångtid och under planperioden avses ett antal lotsbåtar att bytas ut.

Sjöräddning

Sjöräddningen är indelad i en övergripande myndighetsfunktion, sjöräddningsledningen vid sjöräddningscentralen i Göteborg samt en operativ resurssamordningsfunktion inom varje sjötrafikområde. De resurser som huvudsakligen medverkar i sjöräddningsuppdrag utgörs av fartyg och båtar som Sjöfartsverket, Sjöräddningssällskapet, Kustbevakningen, de lokala räddningskårerna, Polisen och Försvarmakten förfogar över, de räddningshelikoptrar som Sjöfartsverket upphandlat samt de handelsfartyg och övriga fartyg som trafikerar den svenska sjöräddningsregionen.

Mål

Sjöräddningsuppdrag ska kunna utföras dygnet runt, året runt.

Mätbara mål

- Att med en flyg- eller ytenhet i 90 procent av alla fall kunna undsätta en nödställd inom 90 minuter efter det enheten larmats ut.
- Minst en sjöräddningsövning per år ska genomföras i varje sjöräddningsområde.

Resultat och plan för sjöräddning, tkr

Rörelsens intäkter	Utfall 2006	Budget 2007	Prognos 2008	Prognos 2009	Prognos 2010
Anslag	33 799	46 580	169 900	169 900	169 900
Övriga externa intäkter	15 216	24 974	28 000	28 000	28 000
Summa rörelseintäkter	49 015	71 554	197 900	197 900	197 900
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-25 517	-27 718	-27 500	-27 500	-28 300
Övriga externa kostnader	-124 943	-173 839	-188 900	-191 300	-192 800
Avskrivningar	-361	-499	-800	-700	-600
Summa direkta rörelsekostnader	-150 821	-202 056	-217 200	-219 500	-221 700
Resultat före indirekta rörelseposter	-101 806	-130 502	-19 300	-21 600	-23 800
Indirekta rörelseintäkter	786	431	1 544	1 568	1 588
Indirekta rörelsekostnader	-11 019	-10 854	-10 836	-11 168	-11 268
Rörelseresultat	-112 039	-140 925	-28 592	-31 200	-33 480

Inriktning

I regleringsbrevet för år 2007 har verket givits i uppdrag att lämna underlag om alternativa sjöräddningsmål och vilka kostnadskonsekvenser sådana skulle medföra. I budgetpropositionen för år 2007 (prop. 2006/07:1) aviserar regeringen att frågor rörande samordning och finansiering av sjöräddningsberedskap behöver analyseras vidare. Eventuella regeringsbeslut till följd av dessa uppdrag och analyser kan för planperioden föranleda förändringar av målen och av verksamhetens inriktning och utformning.

Internationellt pågår en betydande utveckling av informations- och kommunikationssystem inom sjöfartsområdet. Ett exempel på detta är EU-projektet MarNIS (Maritime Navigation and Information System), där Sverige deltar aktivt vad gäller bl.a. utvecklingen av sjötrafikinformation och sjöräddningsledning. Ett arbete, som pågått inom Sverige och nått viss framgång, är att samordna och vid behov samlokalisera olika aktiviteter med anknytning till bl.a. räddningstjänst till sjöss och sjötrafikinformation av olika slag. En fråga som redan har diskuterats är att i en sådan central också inordna den s.k. Baltico-jouren. Med detta avses den funktion som idag samordnar sjötrafikvarningar för sjöfarten inom hela Östersjön

En betydande effektivitets- och rationaliseringspotential ligger i att koncentrera och förstärka verksamheten vid de platser och trafikcentraler som oundgängligen måste ha en kvalitets- och kapacitetsmässig tillfredsställande dygnet runt passning. Sjö- och flygräddningsledningen är

redan samlokaliserad i Göteborg men ytterligare steg i samverkan mellan olika verksamheter inom Sjöfartsverket och även mellan verket och andra myndigheter behöver tas. Sjöfartsverket har tidigare redovisat flera uppdrag till regeringen med denna inriktning. Det kan noteras att man på flera håll, bl.a. i Norge, kommit betydligt längre i denna samverkan.

En särskild arbetsgrupp inom verket studerar därför, bl.a. mot bakgrund av den utveckling som MarNIS-projektet pekar på, en ytterligare samverkan mellan olika funktioner som har nära samband med varandra och ska lämna förslag om vilken potential som ligger i en sådan utveckling och vilka eventuella organisatoriska eller andra förändringar som kan bli nödvändiga.

Sjöfartsverket har översiktligt bedömt att effektivitets- och rationaliseringseffekten under planperioden motsvarar runt 12 mkr.

Förhandlingar med våra grannländer i syfte att uppnå avtal om sjö- och flygräddning ska slutföras under planperioden och samverkan fortsätta att fördjupas med bland annat gemensamma övningar.

Sjöfartsverket har tillsammans med andra berörda organisationer bildat ett gemensamt samarbetsforum för internationella sjöräddningsövningar i Östersjön och Nordsjön benämnt "Bold Mercy". Sjøräddningsövningar inom detta samarbetsforum genomförs jämna år i Nordsjön och ojämna år i Östersjön.

Sjöfartsinspektion

Sjöfartsinspektion bedrivs av en fristående avdelning inom Sjöfartsverket, benämnd Sjöfartsinspektionen. Avdelningen ansvarar dels för föreskrifter och olycksutredningar med inriktning på sjö- och miljösäkerhet, dels för föreskrifter om sjöfartsskydd för hamnanläggningar och fartyg, dels för tillsyn över att dessa föreskrifter efterlevs. Sjöfartsverkets myndighetsutövning vad gäller reglering och tillsyn av sjötrafik utövas till stor del av Sjöfartsinspektionen.

Mål

- Nationella regler ska utfärdas och revideras vid behov och i rätt tid.
- Säkerheten på svenska fartyg och skyddet mot förorening från svenska fartyg ska ligga på en god internationell nivå.
- Riktade tillsynskampanjer ska genomföras när analys visar ett behov.
- Farlederna ska med avseende på utmärkning, sjömätning, sjökort, nautiska publikationer och sjösäkerhetsinformation ligga på en god internationell nivå.
- Lotsningsföreskrifter, inklusive dispensgivning ska vara behovsanpassade till de krav som sjösäkerheten ställer i den aktuella farleden eller delen av kusten.
- Olycksutredningar ska genomföras så att analyserna kan utgöra underlag för åtgärder i syfte att minska antalet olyckor och incidenter.
- Ökad säkerhet och minskad miljöpåverkan från fritidsbåtar ska eftersträvas.
- EU:s fartygsrapporteringsystem ska utvecklas och nyttiggöras i sjösäkerhetsarbetet.

Mätbara mål

- Normer för fastställande av farledernas kapacitet med avseende på fysiska begränsningar för fartygstrafik ska utarbetas under planperioden.
- Tillsyn som utförs på svenska fartyg ska ske med en ökad fokusering på systemtillsyn och minskat inslag av detaljtillsyn.
- Antal och typer av bristanmärkningar på svenska fartyg ska analyseras.

Resultat och plan för sjöfartsinspektion, tkr

Rörelsens intäkter	Utfall 2006	Budget 2007	Prognos 2008	Prognos 2009	Prognos 2010
Anslag					
Övriga externa intäkter	47 255	37 575	38 700	40 000	41 000
Summa rörelseintäkter	47 255	37 575	38 700	40 000	41 000
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-82 322	-90 294	-93 000	-95 800	-98 700
Övriga externa kostnader	-27 062	-23 517	-24 200	-24 900	-25 600
Avskrivningar			-2 400	-2 400	-2 300
Summa direkta rörelsekostnader	-109 384	-113 811	-119 600	-123 100	-126 600
Resultat före indirekta rörelseposter	-62 129	-76 236	-80 900	-83 100	-85 600
Indirekta rörelseintäkter	2 553	1 399	5 018	5 096	5 161
Indirekta rörelsekostnader	-35 810	-35 276	-35 217	-36 296	-36 621
Rörelseresultat	-95 386	-110 113	-111 099	-114 300	-117 060

Inriktning

Allmänt

I januari 2007 överlämnade Trafikinspektionsutredningen sitt betänkande (SOU 2007:4) till regeringen. I november 2006 tillsatte regeringen en utredning av den svenska lotsningsverksamheten och dess framtid (Dir. 2006:116). Beslut till följd av dessa utredningar kan komma att påverka verksamheten under planperioden.

Sjöfartsinspektionens arbete syftar till att förebygga olyckor på och med fartyg samt att förebygga föroreningar från fartyg. Om olyckor ändå inträffar ska följderna av dessa bli så små som möjligt. Det är redarens ansvar att hans fartyg uppfyller föreskriven standard. Ansvaret för att hamnanläggningarna uppfyller föreskriven skyddsstandard vilar på motsvarande sätt på den som driver anläggningen.

Sjösäkerhetsdirektören, som är chef för avdelningen, ansvarar för och beslutar självständigt i frågor som rör fastställande av säkerhetsnormer för sjöfarten och för de farledsanordningar som det är Sjöfartsverkets eller annans uppgift att sköta. Sjösäkerhetsdirektören har samma roll avseende tillsyn över att normerna efterlevs samt frågor om den undersökning av sjöolyckor, som ankommer på Sjöfartsverket.

Arbetsuppgifterna på huvudkontoret består huvudsakligen av föreskrifts- och normutveckling, handläggning av behörighets-, bemannings- och lotsdispensärenden samt sjötrafikärenden och olycksutredningar. Arbetet

med tillsyn av fartyg utförs huvudsakligen av den regionala organisationen som består av Stockholm Nords och Syds sjöfartsinspektionsområde, Malmö sjöfartsinspektionsområde samt Göteborg Nords och Syds sjöfartsinspektionsområde. Tillsynen av sjöfartsskyddet både när det gäller fartyg och hamnanläggningar utförs av sjöfartsinspektionsområdena.

Sjöfartsinspektionens verksamhet är inriktad på att regeringens mål för sjö- och miljösäkerhet samt för sjöfartsskyddet i svenska fartyg och svenska hamnanläggningar ska uppnås.

Internationellt arbete

Sjöfartsinspektionens strategi för det internationella arbetet gäller åren 2006-2012. Strategin tar sikte på arbetet i organisationerna IMO, ILO, IALA, IHO och HELCOM.

Den övergripande inriktningen är att bidra till en allmän förbättring av sjö- och miljösäkerheten genom att delta i arbetet i internationella fora och där tillvarata svenska intressen. Det internationella arbetet kommer sannolikt även under planperioden att till viss del påverkas av sjöfartens utveckling i allmänhet men också av eventuella olyckor som ger upphov till politiska opinioner. Även historiska skäl styr engagemanget i vissa frågor.

Några av de områden som Sjöfartsinspektionen ska fokusera på är: globalisering, sjösäkerhet, sjöfartsskydd, miljösäkerhet och människans interaktion med den nya tekniken. Även målbaserade standarder, E-navigation samt frågan om EU:s roll i IMO kommer att få ökat fokus under planperioden.

Föreskriftsarbete

Det är Sjöfartsinspektionens uppgift att utarbeta relevanta föreskrifter med stöd av de bemyndiganden som ges i lagar och förordningar. Föreskrifterna kan bygga på krav i internationella överenskommelser, EG-lagstiftning eller ha sitt ursprung i ett rent nationellt behov av reglering.

Arbetet med att utarbeta föreskrifter inom Sjöfartsinspektionens område är omfattande. I huvudsak handlar det under planperioden om att förvalta befintligt regelverk och uppdatera detta efter behov. Den helt övervägande delen av föreskriftsarbetet är hänförligt till införlivandet av internationella krav i svensk rätt.

Verktygen för föreskriftsframställning kommer under perioden att förbättras och förenklas. Som grund för detta arbete ligger den av Verket för förvaltningsutveckling (Verva) framtagna gemensamma standarden för rättsinformation.

Tillsyn

En integrerad tillsynsmodell ska fortsatt tillämpas. Det innebär att alla typer av periodiska besiktningar av ett fartyg ska utföras vid ett och samma tillfälle och samtidigt av Sjöfartsinspektionen och erkända organisationer (klassificeringssällskap). Vid besiktningarna kontrolleras att de tekniska och operativa kraven på fartygen, liksom kraven på rederiers och fartygs säkerhetsorganisation och sjöfartsskydd, är uppfyllda.

Kriterier och rutiner för systemtillsyn ska ligga till grund för hur vissa besiktningar genomförs. Systemtillsyn innebär att Sjöfartsinspektionen kontrollerar att rederier och fartyg själva genomför detaljtillsyn, vilket ska vara en del av deras kvalitetssystem. En förutsättning för systemtillsynen är att Sjöfartsinspektionens tillsynshandbok finns tillgänglig för rederierna och fartygen. Tillsynshandboken kommer under planperioden att läggas ut på Internet tillsammans med annan information om fartygens status som respektive rederi kommer att kunna ta del av. En förväntad konsekvens av systemtillsynen är att besättningarnas engagemang i tillsynsarbetet ökar, liksom att fartygsinspektörens arbete ombord effektiviseras.

Arbetet med hamnstatskontroll kommer att utvecklas enligt nya föreskrifter i Paris MOU och det nya EG-direktiv som förväntas beslutas innan eller under perioden. Det innebär att fartyg som definieras som högriskfartyg alltid ska kontrolleras. Det totala antalet kontroller förväntas ligga på ungefär samma nivå.

Sjöfartsskyddet i hamnar och hamnanläggningar kommer att utvecklas och harmoniseras med kunskap om vad som sker i övriga länder och då i första hand inom EU. Kontrollen av annan tillsynspliktig verksamhet i hamnarna som berör Sjöfartsinspektionen, t.ex. tillsynen av sjösäkerheten och sjöfartsskyddet inom hamnområden, kommer att integreras och effektiviseras.

Behörighet och bemanning

Nya behörighets- och bemanningsföreskrifter är under utarbetande och kommer att träda i kraft under planperioden. STCW konventionen som

ställer krav på utbildning och behörigheter för sjöfarande, revideras med början under 2007. Det arbetet är av stort svenskt intresse eftersom många olyckor idag beror på uttröttade besättningar.

Under 2006 fattade den internationella arbetstagarorganisationen (ILO) beslut om organisationens Maritime Labour Convention. Konventionen har ännu inte ratificerats av Sverige men om och när detta sker är det troligt att den kommer att påverka svensk lagstiftning, däribland Sjöfartsinspektionens föreskrifter i inte obetydlig omfattning. Ett eventuellt föreskriftsarbete kommer att pågå under planperioden.

Sjöfartsinspektionen avser att under planperioden fördjupa samarbetet med Arbetsmiljöverket. Det kommer att ingå som ett led i arbetet för god arbetsmiljö ombord i svenska fartyg. Vidare kommer sjömansregistret att ersättas med ett nytt register som skapar förutsättningar för effektivisering av arbetet med behörigheter och bemanning. Införandet av ett system med auktoriserade sjömansläkare och en förändring av läkarintyget för sjöfolk förväntas ske under 2009 och 2010.

Analys och utredning

Sjöfartsinspektionen har ett i förhållande till Statens haverikommission subsidiärt ansvar att utreda olyckor och vissa tillbud till sjöss.

Utredningarna bör mynna ut i rekommendationer i syfte att visa på svagheter i konstruktioner, utrustning, nautiska publikationer, sjösäkerhetsanordningar, beteendemönster, m.m. och ge förslag till förbättringar.

Under planperioden ska analyser av olyckor och tillbud presenteras i en årlig statistiksammanställning där även jämförelser med gångna års utfall görs. En del av arbetet med att höja säkerhetstänkandet, som också kommande år blir ett viktigt säkerhetshöjande verktyg, är publiceringen av lärdomar och slutsatser ("Lessons to be learnt") som sker varje kvartal i samtliga facktidsskrifter.

Behovsanpassad lotsplikt

I Sverige gäller principiellt lotsplikt för fartyg över en viss storlek i inre vatten. Lotsplikten ska enligt riksdagens beslut emellertid vara behovsanpassad. Behovsanpassningen tillgodoses genom att gränserna för lotsplikt varierar mellan skilda farleder och genom ett system för dispenser från lotsplikten.

Regelverket för lotsning och lotsdispenser uppdateras löpande. Ny teknik för navigering och manövrering av fartyg utvecklas snabbt vilket också påverkar behovet av lots. Ett ökat intresse för lotsningfrågor från internationella organ som t.ex. IMO och IALA kommer att påverka utvecklingen av regelverket i Sverige.

Dispensgivning var tidigare ett kontroversiellt inslag i Sjöfartsverkets verksamhet. Efter det att Sjöfartsinspektionen beslutat föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2005:13) om lotsning, och ett nytt dispensförfarande införts, förefaller kritiken mot systemet till stora delar försvunnet. Under planperioden avser inspektionen att utveckla systemet.

Normering av farleder och sjötrafikinformation

Normer för fastställande av farledernas kapacitet med avseende på fysiska begränsningar för fartygstrafik kommer att utarbetas under planperioden. Dessa normer ska ta hänsyn till fartygets längd, bredd och djupgående samt dess manöveregenskaper. Även t.ex. farledens form avseende kurvradier, trånga passager och bottenbeskaffenhet ska beaktas. Hänsyn måste också tas till vind, ström, sikt och farledsutmärkning.

Normerna kommer att utgöra riktlinjer vid beslut om hur stora fartyg som får utnyttja en farled och en hamn och vilka villkor i övrigt som ska gälla. Arbetet med regler för farledsutmärkning kommer att fortgå.

Sjöfartsinspektionen kommer också att arbeta med normering av sjökort och nautisk tilläggsinformation som sammantaget ska redovisa farledens kvalitet, svårare passager samt de områden där eventuella restriktioner gäller. Arbetet kommer att pågå under hela planperioden.

Tillsyn av fritidsbåtar

Under planperioden ska åtgärder för att förbättra efterlevnaden av EU:s fritidsbåtsdirektiv genomföras. Nivån på marknadskontrollen ska bestämmas i samråd med de övriga nordiska länderna och med beaktande av hur långt man har hunnit i övriga Europa. Metoder och tolkningar som inte är förankrade på europeisk nivå ska undvikas. Ett system för administration av tips och avvikelser, åtgärder, riskbedömning, m.m. rörande fritidsbåtar ska utvecklas och tas i drift. Rutinerna och verktygen ska förbättras så att effektiva åtgärder kan användas mot farliga båtar och fusk med CE-märkningen.

Då kunskaperna om CE-märkning är bristfälliga hos den svenska båtindustrin ska förebyggande resurser satsas på att utbilda svenska båttillverkare, så som redan skett i Norge och Finland. De nordiska länderna ligger före Europa i övrigt i detta arbete.

Övriga insatser inom området båtliv redovisas i avsnittet som behandlar sektorfrågor.

Sjöfartsinspektionens *investeringar* härrör från utveckling av IT-system och beräknas uppgå till 6 mkr under planperioden.

Sektors- och myndighetsuppgifter (exklusive sjöfartsinspektion)

Sjöfartsverkets sektorsuppgift ska bidra till att de transportpolitiska målen nås. Sektorsuppgifter utgör insatser som sker utöver vad som ligger i kärnuppgifterna infrastruktur, sjötrafik och sjöfartsinspektion. Sektorsinsatser omfattar samordning, informations- och kunskapsspridning samt forskning, utveckling och demonstration.

Resultat och plan för sektors- och myndighetsuppgifter (exkl. sjöfartsinspektion), tkr

Rörelsens intäkter	Utfall 2006	Budget 2007	Prognos 2008	Prognos 2009	Prognos 2010
Anslag	5 359	5 934	6 100	6 100	6 100
Övriga externa intäkter	21 192	31 881	33 100	34 200	35 700
Summa rörelseintäkter	26 551	37 815	39 200	40 300	41 800
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-27 275	-40 818	-39 950	-39 300	-36 350
Övriga externa kostnader	-24 004	-37 314	-34 969	-34 591	-36 496
Avskrivningar	-1 996	-4 082	-4 800	-6 000	-6 800
Summa direkta rörelsekostnader	-53 275	-82 214	-79 719	-79 891	-79 646
Resultat före indirekta rörelseposter	-26 724	-44 399	-40 519	-39 591	-37 846
Indirekta rörelseintäkter	982	539	1 930	1 960	1 986
Indirekta rörelsekostnader	-13 773	-13 568	-13 546	-13 960	-14 086
Rörelseresultat	-39 515	-57 428	-52 135	-51 591	-49 946

Omvärldsanalys och måluppföljning

Mål

- Sjöfartverket ska bedriva effektiv omvärldsanalys som underlag för sektorsarbete och andra myndighetsuppgifter.
- Metoder för måluppföljning ska vidareutvecklas.

Inriktning

Sjöfartsverket kommer även fortsättningsvis att följa den transportpolitiska utvecklingen och medverka i såväl det nationella transportpolitiska utvecklingsarbetet som i motsvarande arbete på EU-nivå. I detta ligger uppgiften att bistå regeringen med underlag och analyser i transport- och näringspolitiska frågor med anknytning till sjöfartsområdet. Frågor om sjöfartens miljöpåverkan bedöms få en fortsatt betydelsefull roll i detta arbete.

Som underlag för verkets egen produktionsverksamhet, liksom för att Sjöfartsverket ska kunna fullgöra sin expertroll när det gäller såväl transport- som näringspolitik krävs att verket fortlöpande följer utvecklingen inom sjöfartens område i Sverige, i Europa och i övriga världen. Vad gäller den internationella utvecklingen ska fokus ligga på den europeiska dimensionen. Det krävs också att Sjöfartsverket följer och analyserar ekonomiska, tekniska, politiska, sociala och andra förhållanden som på olika sätt påverkar sjöfarten. Avsikten är att under planperioden fortsätta att utveckla formerna för omvärldsanalys.

SIKA har ansvaret för transportstatistik, inklusive statistik inom sjöfartsområdet. Sjöfartsverket har en viktig uppgift i att bidra till statistikens utveckling och publicering. En utvecklad statistikfunktion inom Sjöfartsverket kan också bidra med viktigt underlag till verkets omvärldsanalys. Den modell för att beskriva sjöfartens utsläpp av luftföroreningar som verket tar fram är ett viktigt verktyg för omvärldsanalysen.

SIKA och trafikverken bedriver sedan ett antal år tillbaka ett gemensamt arbete för utveckling av principer och metoder för uppföljning och samhällsekonomisk analys inom transportområdet. I liknande former bedrivs också utveckling av trafikberäknings- och prognosmodeller för att tillgodose gemensamma respektive enskilda trafikverks intresse av transport- och trafikprognoser respektive åtgärdsanalyser. Sjöfartsverket avser även fortsättningsvis delta i detta arbete och dra nytta av resultaten i den egna verksamheten. Verket avser också att successivt utveckla den egna kompetensen inom området samhällsekonomiska analyser.

Fysisk planering i stort, liksom infrastrukturplanering, har ofta en direkt eller indirekt betydelse för sjöfartssektorn. Det gäller bland annat frågan om riksintressen. En del i detta är att planeringen i viss utsträckning påverkar Sjöfartsverkets farledsverksamhet, lotsningsservice m.m.

Sjöfartsverket ska därför fortsatt följa och i den utsträckning det är relevant, direkt bidra i planeringsarbetet, något som i stor utsträckning ska ske i nära samverkan med övriga trafikverk och regioner.

Utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och konceptet Sjömotorvägar är exempel på den ökande graden av internationalisering av infrastrukturplaneringen. Under planperioden ställer det också krav på medverkan från Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket presenterar årligen en sektorrapport om sjöfartssektorns utveckling och dess bidrag till att de transportpolitiska målen nås. Arbetet med att utveckla sektorrapporten är en prioriterad uppgift under planperioden.

Det är komplicerat att mäta och redovisa måluppfyllelsen för de tre transportpolitiska delmålen om god tillgänglighet, hög transportkvalitet och positiv regional utveckling. Verkets ambition är att i samarbete med andra aktörer inom sektorn och användarna av sektorns tjänster successivt utveckla indikatorer för måluppfyllelsen. Redovisning av utvecklingen av indikatorerna bör också kunna utgöra ett underlag för identifiering av angelägna transportpolitiska utvecklingsområden.

Verkets årliga uppföljning av den svenska sjöfartsnäringens utveckling planeras även fortsättningsvis att redovisas inom ramen för sektorrapporten.

Handikappanpassning av sjöfarten

Sjöfartsverket arbetar i enlighet med den nationella handlingsplanen för handikappolitiken med att ta fram metoder, råd och riktlinjer för handikappanpassning av fartyg och anöringsplatser.

Mål

- Sjöfarten ska liksom annan kollektivtrafik göras tillgänglig för alla till år 2010.

Inriktning

Verksamheten kommer under planperioden att inriktas på fortsatt samarbete dels med övriga trafikverk och med Rikstrafiken, dels med rederier och terminaloperatörer.

För nya passagerarfartyg och för äldre som byggs om finns sedan december 2004 nationella föreskrifter som bygger på EU-direktiv. För att göra dessa föreskrifter kända, samt för att sprida kunskap om handikapporganisationernas rekommendationer på ytterligare förbättringar, har handboken "Anpassning av passagerarfartyg med hänsyn till personer med funktionshandikapp" tagits fram. Handboken kommer under planperioden fortsatt vara en utgångspunkt för verkets arbete inom området.

Verket kommer fortsatt att delta i projektet "KOLLframåt" som leds av Banverket och Vägverket. Inom projektets ram tas det fram ett prioriterat nationellt nät av tillgänglig kollektivtrafik. En del i det är att beskriva resor i termer av tillgänglighet. Vid ingången av planperioden ska det prioriterade nätet vara definierat och en plan ska föreligga för hur och när de förändringar som krävs för att åstadkomma tillfredställande tillgänglighet ska genomföras. År 2010 ska nätet vara fullt utbyggt.

Som ett led i arbetet med att förverkliga det prioriterade nätet av tillgänglig kollektivtrafik kommer Sjöfartsverkets fortlöpande inventeringar av handikappanpassning inom sjöfarten att utvecklas. Under planperioden avses inventeringen att ges karaktären av en kvalitetssäkring främst av det prioriterade nätet. Det arbetet ska genomföras med stöd av den tillsynshandbok som Sjöfartsinspektionen för närvarande tar fram.

Jämställdhet

När det gäller jämställdhetsmålet återstår mycket att göra inom hela transportsektorn. Det gäller inte minst sjöfartssektorn.

Mål

- Sjötransportssystemet ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov.
- Kvinnors och mäns värderingar ska tillmätas samma vikt.

Inriktning

Det finns ett behov av att öka andelen kvinnor inom sjöfartsklustret, bland annat för att genom ökad mångfald skapa förutsättningar för ökad effektivitet och nytänkande. En insats i detta syfte är de stipendier till internationell maritim utbildning vid World Maritime University som

Sjöfartsverket och Sveriges redareförening delar ut. Stipendier kan ges både till kvinnor och män. En uttalad målsättning är dock att initiativet ska bidra till ökad andel kvinnor i sjöfartsklustret.

Sjöfartsverket verkar inom ramen för sektorsarbetet för en jämnare könsfördelning inom hela sjöfartsnäringen, såväl inom beslutande organ som bland anställda i svensk sjöfart och inom utbildning till olika sjöfartyrken. Genom undersökningar har kunskapen om situationen inom jämställdhetsområdet ökat. Sjöfartsverket ska arbeta aktivt under planperioden för att tillsammans med aktörerna i sjöfartssektorn, övriga trafikverk och SIKÄ utarbeta en strategi för vilka åtgärder som bör vidtas på kort och lång sikt för att jämställdhetsmålet ska kunna nås.

Sjöfartsverket avser att delta i och stödja arbetet med en global konferens i april 2008 med kvinnor verksamma inom maritim utveckling (Women in Maritime Development). Arrangemanget avses ske i samarbete med World Maritime University och WISTA (The Women's International Shipping and Trading Association).

Forskning, utveckling och demonstration (FUD)

Mål

- Verksamheten ska bidra till att utveckla goda miljöer för sjöfartsforskning i Sverige.
- Sjöfartsforskning bör bidra till att göra sjöfarten säkrare och mer miljöanpassad, liksom till att göra svensk sjöfart mer konkurrenskraftig.

Inriktning

Sjöfartsverket initierar, samordnar och stöder forskning inom sjöfartsområdet inklusive utvecklings- och demonstrationsprojekt.

Sjöfartsverket planerar för en årlig FUD-budget på cirka 5-6 mkr under planperioden och avser främst stödja och delta i projekt som samordnas av svenska universitet och högskolor. Därtill kommer medel för specifika utvecklingsprojekt som finansieras inom ramen för skilda verksamhetsområden. Den största delen av FUD-medlen kommer också i fortsättningen att satsas på sjösäkerhet och miljö. Till sjösäkerhet räknas också människans beteende i sin arbetsmiljö.

Sjöfartsverkets egen utvecklingsverksamhet koncentreras på användningen av AIS, det elektroniska sjökortssystemet ECDIS samt en fortsatt utveckling på miljösidan av arbetet att göra sjöfarten renare. För att djupare tränga in i frågor som har med arbets- och vilotidsmönster att göra kommer Sjöfartverket att stödja sådan forskning.

Sjöfartsverket kommer att ge stöd till det kompetenscentrum inom sjöfartsforskningen som byggs upp i Göteborg. Det har sjöfartsinstitutionen på Chalmers och Handelshögskolan i Göteborg som bas. En förhoppning är att detta centrum på sikt också kommer att bidra till att förbättra rekryteringen av välutbildad och kompetent personal för hela sektorn.

Samarbetet med VINNOVA (Verket för innovationssystem) som sker inom sjösäkerhetsområdet med de särskilda medel som regeringen anvisat för sjösäkerhetsforskning avses fortsätta. Sjöfartsverket deltar i stora delar av programmet. Samordning i forskningsfrågor med andra EU-länder, som redan påbörjats inom sjöfartsområdet, kommer att intensifieras.

För att bättre synliggöra forskningsresultaten inom sjöfarten i Sverige, har Sjöfartsverket byggt upp en FUD-databas som gjorts allmänt tillgänglig via verkets hemsida. Databasen kommer löpande att uppdateras.

Båtliv

Sjöfartsverkets båtlivsverksamhet omfattar sjösäkerhet, miljöskydd och tillsyn.

Mål

- Under planperioden ska steg tas för att det långsiktiga målet att ingen ska dödas eller allvarligt skadas till följd av fritidsbåtsolyckor på sikt ska nås.
- Åtgärder för att förbättra sjösäkerheten för barn ska ges särskild prioritet.

Mätbara mål

- Antalet allvarligt skadade och omkomna i fritidsbåtsolyckor ska fortlöpande minska.

Inriktning

Båtlivsfrågor är av stort intresse för såväl kommuner och länsstyrelser som för en rad andra statliga myndigheter utöver Sjöfartsverket. Sjöfartsverket ska i relevanta delar möta allmänhetens krav på information och service inom båtlivet och bedriva informations- och utbildningsverksamhet beträffande sjösäkerhet och miljö.

Som en del i detta arbete kan det bli aktuellt att upprepa den båtlivsundersökning som genomfördes år 2004.

Informationsverksamhet är viktiga komponenter i båtlivsverksamhetens alla delar. I dessa delar är de stora båtmässorna, Nolia, liksom TV-programmet "Kasta Loss" viktiga plattformar för informations-spridning. De skapar möjligheter att nå ut med information om sjövätt, säkerhetstänkande och miljöansvar och tillåter även riktad information för att stimulera barns och kvinnors engagemang i båtlivsfrågor. Begreppet sjövätt omfattar här faktorer såsom omdöme, hänsyn, fart, alkohol, utbildning och utrustning.

Sjösäkerhetsmålet för fritidsbåtstrafiken kommer även i andra avseenden ges fortsatt prioritet. Metoderna att lära från olyckor och sätten att presentera lärdomarna ska vidareutvecklas.

Samarbetet med intresseorganisationer ska vidareutvecklas också för att på frivillig väg åstadkomma begränsning av båtlivets miljöpåverkan främst i fråga om toalettutsläpp och genom val av mer miljövänliga drivmedel. Ambitionen är att arbeta med överenskommelser med organisationer och andra myndigheter i form av gemensamma handlingsprogram för minskad miljöpåverkan. Även området båtbottenfärger och alternativa metoder att hålla båtbottnar rena ska uppmärksammas.

Frågan om utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar återstår dock att lösa på ett tillfredställande sätt. Idag finns vissa möjligheter att lämna iland toalettavfall i fritidsbåthamnar i de områden där det är mest angeläget och en del båtar har relevant utrustning ombord. Fritidsbåtarnas miljöpåverkan samt eventuella åtgärder för införlivande av relevanta HELCOM-rekommendationer (t.ex. införande av lokala utsläppsforbud) har diskuterats med företrädare för båtlivsorganisationer och andra intressenter. Uppfattningen är att HELCOM:s bestämmelser är svåra och kostsamma att införliva. Frågan kommer att kräva insatser under planperioden.

Regeringen har tillsatt en utredning om obligatoriskt förarintyg för fritidsbåt. Utredningen ska redovisas i mars 2007. Eventuella beslut till följd av utredningen kan komma att påverka verksamheten under planperioden.

Krisberedskap

Samhällets krisberedskap bygger på samverkan mellan i första hand de myndigheter som enligt krisberedskapsförordningen (SFS 2002:472) har ett särskilt ansvar för den fredstida krishanteringen. Sjöfartsverket deltar i två av de samverkansområden som finns angivna i bilagan till förordningen, nämligen samverkansområdet Transporter och samverkansområdet Skydd, undsättning och vård.

Mål

- Sjöfartsverkets verksamhet ska bidra till att minska sårbarheten och förbättra förmågan att hantera kriser när sådana inträffar.

Inriktning

Inriktningen för Sjöfartsverkets kris- och beredskapsarbete under planperioden är att förbättra och utveckla arbetet med en risk- och sårbarhetsanalys som omfattar hela sjöfartssektorn. Samtidigt ska krishanteringsförmågan utvecklas och förbättras. Verkets krisledningsorganisation ska genomgå kompetensutveckling inom kriskommunikationsområdet. Genom extra bränsletankar på räddningshelikoptrar ska räddnings- och annan undsättningsverksamhet göras möjlig inom ett större insatsområde alternativt kunna verka under längre tid inom ett mer begränsat område.

Sjömansservice – kultur- och fritidsverksamhet för sjömän

Den verksamhet för sjömän som tidigare bedrevs av myndigheten Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) utförs sedan januari 2007 i Sjöfartsverkets regi och benämns Sjömansservice. Verksamheten består i hamnservice, motionsaktiviteter, mediaservice, sjömansbibliotek samt nyhetssammandrag.

Mål

- Verksamheten ska bidra till att erbjuda ombordanställda ett attraktivt fritids- och kulturliv.

Inriktning

Verksamheten ska medverka till att såväl svenska som utländska ombordanställda får tillgång till kultur- och fritidsaktiviteter, som med avseende på variation och kvalitet rimligt överensstämmer med samhällets ordinarie utbud. Verksamhetsutbudet ska så långt möjligt kompensera för den service som sjöfolket går miste om på grund av tjänstgöring till sjöss.

Ett rådgivande organ bestående av företrädare för bl.a. sjöfartsnäringens organisationer och Svenska kyrkan i utlandet kommer att inrättas som stöd för den fortsatta utvecklingen av verksamheten.

Sjöfartsregistret

Sjöfartsregistret är ett rättighetsregister och innehåller de skepp och båtar som har rätt att föra svensk flagg. Huvudregeln är att alla svenska skepp som är minst 12 meter långa och 4 meter breda ska vara registrerade i registret. Registreringsplikten gäller även fritidsskepp. Vid registret handläggs ärenden som rör registrering, avregistrering samt förvärv av skepp, skeppsbyggen och båtar. Dessutom handläggs ärenden om inteckningar i skepp och skeppsbyggen, partrederier, båtbyggnadsförskott och förbehåll om skeppsnamn.

Resultat och plan för sjöfartsregistret, tkr

Rörelsens intäkter	Utfall 2006	Budget 2007	Prognos 2008	Prognos 2009	Prognos 2010
Anslag	5 194	5 934	6 100	6 100	6 100
Övriga externa intäkter	1 061	1 000	1 000	1 000	1 000
Summa rörelseintäkter	6 255	6 934	7 100	7 100	7 100
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-4 043	-3 700	-3 800	-3 900	-4 000
Övriga externa kostnader	-933	-1 931	-2 138	-2 000	-1 890
Avskrivningar					
Summa direkta rörelsekostnader	-4 976	-5 631	-5 938	-5 900	-5 890
Resultat före indirekta rörelseposter	1 279	1 303	1 162	1 200	1 210
Indirekta rörelseintäkter	98	54	193	196	199
Indirekta rörelsekostnader	-1 377	-1 357	-1 355	-1 396	-1 409
Rörelseresultat	0	0	0	0	0

Mål

- Sveriges Skeppslista innehållande svenskflaggade fartyg ska revideras och ges ut på årlig basis.

Inriktning

För att tillgodose allmänhetens och näringslivets behov av information om rättsförhållanden ska verksamheten präglas av snabb handläggning. I syfte att modernisera handläggningen och göra uppgifterna mindre sårbara vid driftsavbrott ska ett nytt IT-stöd utvecklas och introduceras under planperioden. Vissa uppgifter ska även göras tillgängliga på verkets hemsida och uppdateras dagligen.

Tjänsteexport (Internationellt samarbete)

Sjöfartsverket deltar i ett stort antal internationella utvecklingsprojekt. Verksamheten stöder verkets åtaganden i EU:s när- och intresseområden, sjötrafikens utveckling i det svenska närområdet och nationell tillämpning av internationella sjösäkerhetskonventioner i ett globalt perspektiv. Ambitionen är också att verksamheten ska bidra med omvärldens impulser och erfarenheter till den egna organisationen. Verksamheten är fullt ut externt finansierad, med EU och SIDA som största uppdragsgivare.

Mål

- Stödja en internationell harmonisering av sjösäkerhets- och miljöarbete i samklang med konventionsåtaganden.
- Stärka Sjöfartsverkets internationella samarbete och vara kompetensutvecklande.
- Stödja det svenska och europeiska utvecklingssamarbetet och den europeiska integrationen.

Resultat och plan för tjänsteexport, tkr

Rörelsens intäkter	Utfall 2006	Budget 2007	Prognos 2008	Prognos 2009	Prognos 2010
Anslag					
Övriga externa intäkter	8 474	14 100	15 500	15 500	16 000
Summa rörelseintäkter	8 474	14 100	15 500	15 500	16 000
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-5 326	-8 556	-8 800	-9 100	-9 400
Övriga externa kostnader	-3 100	-5 135	-5 279	-5 089	-5 256
Avskrivningar					
Summa direkta rörelsekostnader	-8 426	-13 691	-14 079	-14 189	-14 656
Resultat före indirekta rörelseposter	48	409	1 421	1 311	1 344
Indirekta rörelseintäkter	98	54	193	196	199
Indirekta rörelsekostnader	-1 377	-1 357	-1 355	-1 396	-1 409
Rörelseresultat	-1 231	-894	259	111	134

Inriktning

Östersjöregionen är ett prioriterat område där ett utbildningsprojekt avseende oljebekämpning genomförs under planperioden i samarbete med Räddningsverket och Kustbevakningen. Syftet med projektet är att med svensk expertis och med kunskapsöverföring inom hela oljeskyddsområdet stärka existerande ryska kompetenscentra och att utveckla det gränsöverskridande samarbetet i oljebekämpning i Östersjö- och Barents havsregionerna.

Erfarenheterna från sjöräddningssamarbetet i Östersjön och de projekt som Sjöfartsverket drivit de senaste åren kommer under planperioden att tas till vara och vidareutvecklas. Det regionala sjöräddningssamarbetet i Barents

hav, Vita havet och Svarta havet behöver utvecklas i enlighet med IMO:s rekommendationer.

Sjöfartsverket deltar i EU:s olika program för forskning och regional utveckling. Projekt där verket, som en myndighet i ett etablerat EU-land, samarbetar med motsvarande organisationer i de nya medlemsländerna, kandidatländerna och grannländerna i Östeuropa, Centralasien, Nordafrika och Mellanöstern ("twinning") är i detta sammanhang ett viktigt instrument.

Marina transport-, miljö- och sjösäkerhetsfrågor har förts upp på den globala agendan i en rad FN-processer och andra internationella initiativ. Den svenska reaktionen på detta är bland annat att på ett tydligare sätt få in de marina frågorna också i utvecklingssamarbetet. Exempelvis har Sida konkretiserat detta i sitt handlingsprogram "Det Marina Initiativet", för att skapa en homogen tillämpning inom den marina sektorn av den politik för global utveckling som riksdagen beslutade år 2003.

Gemensamma funktioner

Sjöfartsverket har en central organisation för den administrativa förvaltningen på huvudkontoret i Norrköping. Administrationen på de regionala kontoren är begränsad och avser i huvudsak rapportering av ekonomiska underlag, ekonomisk uppföljning och budgetering för den egna enheten. I de gemensamma funktionerna ingår rederiverksamheten, informationsteknik, miljöledningssystem och riskvärdering.

Nedanstående tabell visar totala intäkter och kostnader för Sjöfartsverkets gemensamma funktioner. För att få fram rättvisande resultat för övriga verksamheter har kostnaderna och intäkterna för de gemensamma funktionerna fördelats ut via schabloner, som indirekta intäkter respektive kostnader, på övriga verksamheter.

Resultat och plan för gemensamma funktioner, tkr					
Intäkter	Utfall 2006	Budget 2007	Prognos 2008	Prognos 2009	Prognos 2010
Anslag	11 801	6 351	34 400	34 400	34 400
Övriga externa intäkter	7 837	4 412	4 200	4 800	5 300
Summa indirekta intäkter	19 638	10 763	38 600	39 200	39 700
Indirekta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-159 365	-167 191	-170 850	-175 400	-177 300
Övriga externa kostnader	-98 982	-87 160	-86 050	-90 200	-92 100
Avskrivningar	-17 117	-16 999	-14 000	-13 600	-12 300
Summa indirekta rörelsekostnader	-275 464	-271 350	-270 900	-279 200	-281 700
Resultat indirekta poster	-255 826	-260 587	-232 300	-240 000	-242 000

Rederiet

Inom Sjöfartsverket finns en rederifunktion för verkets isbrytnings-, sjömättnings- och arbetsfartyg. Rederiet ansvarar för in- och uthyrning samt underhåll och drift av fartygen.

Mål

- Rederiet ska förse verksamheten med ändamålsenliga fartygsresurser på ett kostnadseffektivt sätt.

Inriktning

Verkets fartyg ska kunna utnyttjas optimalt för olika uppgifter. En del i strävan efter kostnadseffektivitet är att möjliggöra att fartyg kan användas för flera uppgifter inom en mer integrerad verksamhet. Detta kräver bl.a. att fartygsflottan fortlöpande utvecklas och att besättningen utbildas. Ledig fartygskapacitet ska i den utsträckning det är möjligt hyras ut externt för andra uppgifter.

Genom anlitan av externt bemanningsbolag ökas flexibiliteten och möjligheterna att anpassa bemanningen för isbrytare och sjömätningarfartyg till en varierande efterfrågan.

Informationsteknik

Huvudinriktningen för IT-verksamheten under perioden anges av den gällande IT-strategin. Det innebär en fortsatt konsolidering av IT-verksamheten, med ledord som helhetssyn, samordning och integration – såväl internt som externt.

Krav och förväntningar på Sjöfartsverket från omvärlden ökar. En stor andel av dessa krav har IT-anknytning i varierande grad. Av det följer bl.a. behov av samverkan inom IT-området, både nationellt och internationellt.

Inriktning

Arbetet för att uppnå regeringens vision om E-myndigheten (24-timmarsmyndigheten) fortskrider. Ett fokuserat område är förenklade kontaktvägar, anmälnings- och rapporteringsrutiner för sjöfarten samt deltagande i vidareutvecklingen av EU:s sjösäkerhetssamarbete inom ramen för SafeSeaNet.

Arbetet med redan driftsatta tjänster kommer att förbättra verkets service för sjöfarten och bidra till interna rationaliseringar. I detta ligger möjligheten att samordna informationsflödet med andra myndigheter. Samarbetet med Kustbevakningen, Tullverket och andra aktörer kommer att fortsätta bl.a. i syfte att utveckla en gemensam portal på webben för sjöfartens rapporteringar till myndigheter.

Samverkan med de andra trafikmyndigheterna i frågor som rör ITS (Intelligent Transport System) kommer att fortsätta. Ett mål är att underlätta genomförandet av kombinerade transporter, där flera

transportslag är inblandade. Sjöfartsverket bör i någon utsträckning delta vid världskongressen ITS 2009, som hålls i Stockholm i september 2009.

För Sjöfartsverkets egen verksamhet har ett antal mål som stödjer effektiviseringen av den interna verksamheten, administrativt och operativt, tagits fram. Utvecklingen av det interna IT-stödet handlar mycket om intern samverkan och integration mellan flera av de verksamhetsspecifika system som byggts upp under åren.

Införandet av enhetliga och rollbaserade användargränssnitt kommer att fortsätta under perioden. Ett verktyg för detta är ett gemensamt system för dokument- och ärendehantering. I denna plattform ska funktioner för diarieföring och arkiv vara integrerade. Syftet med systemet är även att skapa en grund för att kunna utveckla E-förvaltningskonceptet och uppfylla kraven på en 24-timmarsmyndighet.

Miljöledningssystem

Mål

- Arbetet med miljöledningssystemet ska systematiskt kvalitetssäkra verksamheten ur miljöperspektiv.

Inriktning

Sjöfartsverket ska i linje med verkets miljöpolicy tillämpa miljöledningssystemet som en integrerat del i verkets ledningsprocess. Hela planeringscykeln, från mål till uppföljning och förbättringar, ska kontinuerligt förbättras så att miljöledningssystemet blir ett naturligt verktyg till stöd för verkets miljöarbete. Kvalitetssäkringen av verkets bidrag till det nationella klimatrapporteringsystemet är en del av miljöledningssystemet. Sjöfartsverket har värderat att verkets användning av fartyg och båtar har störst direkta miljöeffekter och ska därför också ges särskilt fokus. Verkets trafiksäkerhetspolicy ska tillämpas och vid behov utvecklas.

Med stöd av miljöledningssystemet ska utvärderas om verkets målsättning beträffande utsläpp av luftföroreningar uppnås, d.v.s. att totala samt specifika utsläpp av koldioxid med fossilt ursprung, kväveoxider och svavel till följd av Sjöfartsverkets verksamheter minskar.

Metoder för riskvärdering

Mål

- En verksgemensam metod för att identifiera, bedöma och värdera risker ska tas fram under planperioden.

Inriktning

Att identifiera, bedöma och värdera risker är en viktig del i många strategiska beslut inom Sjöfartsverket. Det handlar om beslut rörande farledsutformning, inspektion, regelutveckling, sjögeografisk information, behovsanpassad lotsning, isbrytning m.m. Risker handlar i dessa avseende om risker för människoliv, miljö, egendom m.m.

En samhällsekonomiskt effektiv avvägning mellan insatser inom skilda verksamhetsområden är knappast möjlig utan en gemensam, riskbaserad metod som möjliggör att åtgärder inom ett område på ett systematiskt sätt jämförs med insatser inom ett annat. Genom sådana jämförelser blir det tydligt var resurser bör sättas in för att ge största möjliga effekt.

Vid arbetet med att ta fram en verksgemensam metod för riskvärdering ska risker för människoliv prioriteras.

Övriga gemensamma funktioner

De övriga gemensamma funktionerna avser dels den administration som har brutits ut från de olika verksamheterna och dels den centrala administration som finns på huvudkontoret inom områdena ekonomi, personal, utbildning, juridik och information.

Personalutveckling

Sjöfartsverkets arbete för att attrahera och utveckla personalen inriktas på områdena kompetensförsörjning, jämställdhet och mångfald samt på frågor om arbetsmiljö, hälsa och friskvård.

Kompetensförsörjning

Mål

- Sjöfartsverket ska vara en attraktiv arbetsplats både för kvinnor och män.

Mätbara mål

- Medelåldern ska fortsatt sänkas och andelen yngre medarbetare ska öka.
- Antalet kvinnor, främst i kategorierna lednings- och kärnkompetens ska öka.

Inriktning

Behovet av rekrytering kommer under planperioden att öka inom flera yrkeskategorier. Medelåldern vid Sjöfartsverket är hög i samtliga kompetenskategorier och antalet kommande pensionsavgångar är stort. För att hantera detta är ett antal projekt på planeringsstadiet.

Sjöfartsverkets ledarutvecklingsprogram fortsätter i utvecklad form. I samarbete med Sida avser Sjöfartsverket arbeta för att öka antalet kompetenta medarbetare i internationellt sjöfartssamarbete och öka Sveriges representation i internationella organ. Detta är samtidigt ett led i att öka Sjöfartsverkets attraktionskraft som arbetsgivare. Arbetet kommer att föras vidare mot bakgrund av den systematiska kompetens- och intressekartläggning som genomförts och ska ske i linje med en handlingsplan för att underlätta planeringen för eventuellt internationellt arbetet för den enskilde och linjeföraren. Vidare upprättas en matchningsfunktion inom verket i syfte att hitta lämpliga medarbetare till internationella projekt.

Sjöfartsverkets framtidsråd, bestående av personer under 35 år, ska även under planperioden arbeta för att Sjöfartsverket ska öka sin attraktionskraft på unga arbetstagare.

En övergripande bild av ett antal pågående större utbildningar presenteras i nedanstående tabell.

Kompetensförsörjning	Startår	Anställda som berörs	Slutår
Grundutbildning för lotsar	2007	Nyanställda lotsar	Tills vidare
Nytt vidareutbildningsprogram för lotsar, genomförs i egen regi på sjöräddningsskolan Arkö	2007	Cirka 200 lotsar	Tills vidare
Kompetenshöjning av personalen i sjötrafikinformationscentraler	2005	40 operatörer	2011

Jämställdhet och mångfald

Visionen är att verkets anställda ska spegla samhällets sammansättning med avseende på såväl ursprung som kön. Alla ska behandlas med respekt och de kvaliteter som följer av mångfald på en arbetsplats ska tillvaratas. För att ständigt hålla frågan om jämställdhet och mångfald levande ingår den som en stående punkt på dagordningen vid samtliga samverkansmöten.

Mål

- Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka verksamhetens utformning och förvaltning.

Mätbart mål

- I verkets ledningsgrupp bör inget kön ha en representation som understiger 40 procent.

Inriktning

Alla enheter ska ha en egen handlingsplan och utse jämställdhetsombud. Genom information och utbildning ska anställdas kunskap om jämställdhet och mångfald öka. Verket ska även jämföra hur anställda män respektive kvinnor tar ut föräldraledighet. Uttagningen till och resultatet av verkets ledarutvecklingsprogram ska följas upp ur ett jämställdhetsperspektiv.

Arbetsmiljö, hälsa och friskvård

Sjöfartsverkets arbetsmiljöpolicy utgör utgångspunkt för det systematiska arbetsmiljöarbetet och omfattar alla medarbetare. För att uppfylla arbetsmiljökraven ska det under planperioden utarbetas årliga handlingsplaner där det anges vad som ska göras, hur det ska ske, när det ska vara genomfört samt vem som ansvarar för genomförandet.

Mål

- Sjöfartsverket ska genom ett effektivt och systematiskt arbetsmiljöarbete förbättra arbetsmiljön och minimera arbetsmiljöriskerna.

Mätbart mål

- Sjukfrånvaron ska minska så att Sjöfartsverkets sjukstatistik totalt inte överstiger fem procent.

Inriktning

Verket ska även under planperioden arbeta med att skapa en organisation som bevarar och förstärker det friska i organisationen samtidigt som riskerna för ohälsa på arbetsplatsen minimeras. Insatserna går i två parallella spår; dels ett fokus på hälsofrämjande, förebyggande insatser, dels ett fokus på rehabiliteringsprocessen och insatser för sjukskrivna inom organisationen.

Arbetet med olika friskvårdsaktiviteter som ett led i det förebyggande hälsoarbetet fortsätter under planperioden. Vikten av hälsosatsningar ska lyftas fram i organisationen. Sjöfartsverket avser fortsatt erbjuda sina anställda en s.k. friskvårdssubvention.

Förkortningar

AIS	Automatic Identification System - ett automatiskt kommunikations- och identifieringssystem för operativ information mellan fartyg samt mellan fartyg och land.
Baltico	Baltic Coordinator – Samordning av navigationsvarningar inom östersjöområdet.
BT	Brutto eller bruttodräktighet, en sortlös enhet som beskriver fartygs storlek.
DGPS	Differential GPS - referensstationer som bestämmer korrektioner i GPS-signaler och vidareänder dessa till GPS-mottagare för större positionsnoggrannhet.
DIS	Depth Information System - databassystem för lagring av djupdata som resultat från bl.a. sjömätning.
ECDIS	Electronic Chart Display and Information System - ett informationssystem för navigering som tillsammans med lämpliga back-up-arrangemang kan accepteras som ersättning till tryckta sjökort.
ENC	Electronic Navigational Chart – digitalt sjökort med standardiserad struktur och format för användning i elektroniska navigationssystem och som är auktoriserad av statlig sjökarteorganisation. ENC tillsammans med ECDIS kan ersätta ett tryckt sjökort.
GIS	Geographic Information System - ett datorbaserat system för att hantera och integrera data från olika källor, vilka är direkt eller indirekt rumsligt relaterade till jordklotet.
GPS	Global Positioning System - ett amerikanskt satellitsystem för radiopositionering, navigering och tidöverföring.
HELCOM	HELSinki COMMission - konvention från 1992 om skydd av Östersjöns marina miljö med säte i Helsingfors.
IALA	International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities - Internationell organisation med myndigheter och industri för utveckling av rekommendationer för navigering.
IHO	International Hydrographic Organization – Mellanstatligt organ som behandlar frågor rörande sjökartering och andra hydrografiska frågor.

ILO	International Labour Convention – som bl.a. utarbetat och beslutat om Maritime Labour Convention.
IMO	International Maritime Organization - FN-organ för sjösäkerhet och för att förhindra utsläpp från fartyg.
ISM	International Safety Management Code - ett kvalitetssystem för sjöfarten, antaget inom IMO.
MRCC	Maritime Rescue Coordination Centre – sjöräddningscentral.
NAVTEX	Ett internationellt textmeddelandesystem för utsändning av kustnära navigationsvarningar samt väder- och isinformation.
NSL	Nationell Strand Linje – Ett projekt där Sjöfartsverket och Lantmäteriet tar fram en gemensam digital strandlinje.
PfP	Partnership for Peace - partnerskap för fred
PIANC	Permanent International Association of Navigational Congresses – Internationell mellanstatlig organisation som utvecklar rekommendationer för konstruktion av farleder samt normer i hamnar och kanaler.
PSSA	Particular Sensitive Sea Area – Särskilt känsligt havsområde
RACON	”Radarfyr”
SIKA	Statens Institut för KommunikationsAnalys
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers - krav på fartygs bemanning m.m.
TEN-T	Det transeuropeiska transportnätet
TRANSAM	Ett informellt nätverk där myndigheter med intresse för forskning och utveckling inom transportsektorn samverkar.
Ufs	Underrättelser för sjöfarande
VINNOVA	Verket för innovationssystem, som bl.a. finansierar forsknings- och utvecklingsinsatser inom sjöfarten och är sekretariat för TRANSAM.