

## **Handlingsplan –**

### **Målstyrning för rationalitet och effektivisering**

**I treårsplanen för åren 2009 till 2011 har Sjöfartsverket presenterat en effektivitets- och rationaliseringsplan på totalt 98 mkr. Genom att ständigt arbeta med effektivisering och rationalisering ska sjöfartsavgifterna också fortsättningsvis hållas nere. Många av de åtgärder som presenteras i detta dokument har koppling inte bara till Lotsutredningens slutbetänkande ”Styra rätt!” - utan också till verkets effektivitets- och rationaliseringsplan. Handlingsplanen omfattar insatser fram till årsskiftet 2008/2009.**

Handlingsplanen antogs vid styrelsens sammanträde den 27 augusti 2008.

#### ***Utveckla affärsverksformen***

Mot bakgrund av regeringens ambitioner att öka egenfinansiering av transportinfrastruktur och skapa effektiv och ekonomisk rationell statlig förvaltning ska affärsverksrollen utvecklas. Sjöfartsverket ska därför:

- Ställa ännu större krav på medfinansiering av farledsinvesteringar.
- Pröva alternativa finansierings- och ägarformer.
- Öka försäljningen av lediga resurser och produkter.
- Vidga och utveckla verkets upphandling av bl.a. lotstransporter, sjömätning och farledsverksamhet.
- Tillämpa en mer bolagsliknande verksamhetsuppföljning.

Konkreta åtgärder inom skilda verksamhetsområden redovisas i denna handlingsplan.

En del i att utveckla affärsverksrollen är också att pröva förutsättningarna för att driva Rederiet som ett helägt dotterbolag under Sjöfartsverket. Det kan vara en väg att ta Lotsutredningens ambitioner vidare. Utredningen föreslår inte bara att rederiet ska utgöra en egen resultatenheter, utan att verksamheten också ska ha egna resultat- och balansräkningar. Med en sådan strategi kan staten potentiellt dra nytta av den verksamhet och kompetens som idag finns, skapa en transparens som gör efterfrågebilden tydligare för potentiella externa aktörer och undvika att Sjöfartsverket hamnar i en beroendeställning till en enstaka aktör på en prematur marknad. Verket ska till januari 2009 ta fram ett underlag som gör det möjligt för styrelsen att ta ställning till frågan fortsatta hantering.

I syfte att effektivisera verksamheten har verket genomfört en ”administrationsutredning” som identifierat att det med hjälp av moderna administrationssystem finns effektiviseringspotential inom administrationen motsvarande ca 9 milj. kronor per år. Under hösten ska rationaliseringsarbetet drivas vidare enligt den inriktning utredningen föreslagit.

## **Lotsning**

### **Lotstransport**

Sjöfartsverket avser under hösten arbeta vidare med Lotsutredningens förslag beträffande upphandling av lotstransport i tre parallella delar:

- 1) Att ta fram ett upphandlingsunderlag som bl.a. omfattar:
  - Att i samarbete med Sjöfartsinspektionen beskriva hur existerande regelverk, beträffande bemanning såväl som beträffande fartygsprestanda påverkar förutsättningarna för lotstransport i privat regi. Arbetet ska inte bara vara ett underlag för potentiella entreprenörer och anbudsgivare, utan också vara ett underlag för en diskussion om eventuella behov av att justera existerande regelverk.
  - Verksamhetskrav på lotsbåtar och bemanning.
  - Specifikation av kvalitetskrav, ansvarsförhållanden, inkl. gränssnitt mellan dels lotsplanering och lotstransport, dels lotstransport och lotsning.
  - Principer för på vilka grunder ekonomisk ersättning till entreprenören ska beräknas, inkl. eventuella böter vid utebliven transport.
- 2) Att inleda en diskussion med Luleå hamn om samarbete beträffande lotstransporter. Berörda fackliga organisationer ska ges möjlighet att följa arbetet.

### **Lotsning**

Sjöfartsverket öppnar för en bredare diskussion med landets hamnar om möjligheter för hamnar att bedriva viss lotsningsverksamhet under sådana förhållanden att de både uppfyller säkerhetskrav och är affärsmässigt intressant och organisatoriskt lämpligt för hamnen såväl som för Sjöfartsverket.

Forsknings- och utvecklingsarbete beträffande ”landbaserad lotsning” drivs vidare. Chalmers lämnar en första delrapport från arbetet under hösten.

### **Lotsavgifter**

Verkets utvecklingsarbete avseende produktdifferentiering och differentierade lotsavgifter, som Lotsutredningen hänvisar till fortsätter. I september ska frågan, mot bakgrund av ett tankepapper, behandlas vid ett möte med företrädare för trafikområdena.

### **Farleder**

Mot bakgrund av genomförd klassificering kommer Sjöfartsverket att identifiera ca 20 fritidsbåtsfarleder som verket idag svarar för och

- som i allt väsentligt saknar betydelse för sjösäkerheten och
- där det finns aktörer som kan vara intresserade av att ta över farlederna.

Förhandlingar ska för dessa farleder inledas med målsättning att nå avslut under året.

I de fall det saknas intresse från annan part att ta över en farled avvecklar Sjöfartsverket de sjösäkerhetsanordningar som finns i leden och den upphör att markeras som farled i Sjöfartsverkets officiella sjökort.



Med stöd av Lotsutredningens förslag beträffande fritidsbåtsfarleder och kanaler inleder verket förhandling med Arvika kommun beträffande utveckling av och huvudmannaskap för Säffle kanal. Kanalen saknar idag betydelse för handelssjöfarten, men den har en viktig roll framför allt för avtappning av vatten i Glafs fjorden, men också för fritidsbåts- och turisttrafik. Kommunen har intresse av att utveckla kanalen i bägge dessa avseenden, samtidigt som en sådan satsning inte ligger i verkets uppdrag. En naturlig väg är att kommunen bör ta över huvudmannaskapet för kanalen och utveckla den så att den på bästa sätt svarar upp mot kommunens behov och önskemål. Ett mål är att slutföra förhandlingar under hösten 2008.

Sjöfartsverket arbetar vidare med avveckling av specificerade anläggningar (främst fyrar), med ambitionen att ett fyrtiotal objekt skall avvecklas till årsskiftet.

Fyrarna Almagrundet och Tjärven moderniseras under hösten. Traditionella lyktor ersätts med LED-lyktor vilket gör att energiförsörjningen begränsas mycket påtagligt. Tidigare energiförsörjning med högspänningskabel och dieseldrivna reservaggregat ersätts med solpanel. Från att tidigare krävt fyra servicebesök per år räcker det sedan med ett sådant besök.

Utvecklingen av moderna sjösäkerhetsanordningar går vidare bl.a. med installation av ett andra LED-kummel, en teknik som gör det möjligt att etablera belysta kummel utan investering i elkabel och reservström. Försök med s.k. ”fyrbojar” fortsätter. Lösningen kombinerar bojens lägre kostnader med en precision i positioneringen som närmar sig fyrens.

Verket går vidare med planering för farledsinvesteringar i Norrköping, Horsten (Stockholms skärgård), Gävle och eventuella projekt som aktualiseras i den kommande infrastrukturpropositionen. Processen ska följas av ambitionen att nå hög medfinansieringsgrad.

## **Väner- och Mälartrafiken**

Sjöfartsverket går vidare med arbetet med att utveckla Luröleden i Vänern till en sådan standard att Sjöfartsinspektionen kan avveckla lotstvänget. Lots ska då inte längre krävas annat än i anslutning till hamnarna samt i anslutning till Trollhätte kanal och Trollhätte sluss. Som en del i detta arbete har verket inlett en informell diskussion med Vänerhamnar om deras möjlighet till och intresse av att ta över lotsningen i anslutning till hamnen, förutsatt att staten i enlighet med Lotsutredningens förslag ändrar regelverket så att detta blir möjligt.

Sjöfartsverket har för avsikt att analysera möjliga konsekvenser av höjda kostnader för, eller försämrade tillgänglighet för Vänertrafiken. Fråga analyseras vidare i anslutning till det regeringsuppdrag om möjligheter till överflyttning av gods mellan transportslaget som SIKÄ och trafikverken givits.

Sjöfartsverket tar fram en förnyad samhällsekonomisk analys av uppgraderingen av Södertälje sluss och Mälartfarlederna. Resultaten av denna studie skapar ett underlag också för diskussion om förutsättningar för och konsekvenser av en eventuell utfasning av lotsrabatterna på Mälaren.

## **Isbrytning**

Isbrytningssamarbetet med Finland ska fortsatt utvecklas och skapa en bas för vidgat samarbete med övriga Östersjöländer. Arbetet ska dra fördel av regeringskansliet engagemang i frågan. En eventuell bolagsbildning av rederiet kan skapa nya möjligheter till samarbete.

## **Sjömätning**

Efter utvärdering och leveransgodkännande av den sjömätning som upphandlats under 2008 inleds processen för en mer omfattande upphandling av sjömätning under 2009. Upphandlingen skall vara slutförd i december 2008.

## **Rederiet**

Verkets fartygsflotta ska i flera avseenden uppgraderas och miljöanpassas genom upphandling;

- Upphandling av uppgradering av maskineri och rökgasrening på isbrytarna i Atle-klassen för att förlänga fartygens livslängd, spara bunker och maskinunderhåll samt minska miljöpåverkan.
- Upphandling av miljövänliga hjälpmotorer för Baltica och Scandica för att minska miljöpåverkan och minska underhållsbehov.
- Upphandling av landanslutning för fjärrvärme för isbrytarna i hemmahamnen Luleå för att spara bunker och minska miljöpåverkan.
- Inleda upphandling av en uppgradering av bryggor och manöver-/alarmsystem för Baltica och Scandica.

Under hösten görs en utredning om förutsättningarna att handla upp bemanning till Baltica och Scandica. Produktionseffektivitet, kvalitet och ekonomisk rationalitet ska beskrivas dels, för fortsatt egen bemanning, dels för upphandlad bemanning.

Under hösten tas en ny snabbare farledsbåt i drift på Väneren. Den ersätter tre till fyra äldre båtar och skapar förutsättningar för mer rationell farledsdrift.

## **MRCC och ARCC**

I syfte att förbereda en sammanslagning av sjöräddningscentralen (MRCC) och flygräddningscentralen (ARCC) ska Sjöfartsverket ta fram arbetsbeskrivning och en kravspecifikation för en chef för verksamheten. Rekryteringsprocessen inleds så snart staten fattat beslut i frågan. I chefens uppdrag skall bl.a. ingå att ta fram underlag för beslut om lämplig utformning av arbetslokal och teknisk utrustning för en optimal sjö- och flygräddningstjänst, gemensam utbildning av räddningsledare, liksom samlat personalbehov. Syftet skall vara att skapa en organisation som till lägre kostnad än idag, med bibehållen kvalitet i verksamheten kan genomföra arbetet i enlighet med de mål staten satt upp.

## **Båtsportkort**

Produktionen av verkets digitala båtsportkort, Det levande sjökortet, upphör.

## **Sektorsarbete**

### **Kunskapsförsörjning**

Sommarens ”Sjöfartskaravan” ska utvärderas och en grund ska läggas för fortsatt samarbete inom sjöfartssektorn avseende rekryteringsfrågor.

I samarbete med Chalmers etableras tre doktorandtjänster inom Sjöfartsområdet.

Sjöfartsverket ska, till gagn för svensk sjöfart och sjöfart på Sverige, stärka landets internationella kompetens och internationella engagemang inom sjöfartsområdet. Under hösten ska en överenskommelse om stöd för detta nås med SIDA.

### **Emissionsberäkning**

Sjöfartsverket ska utveckla en dynamisk emissionsdatabas inklusive en modell för att beräkna sjöfartens emissioner. Modellen drar nytta av sjöfartens automatiska identifikationssystem, AIS. Målsättningen är att en första version av modellen skall vara färdig till årsskiftet.

### **FRS**

I syfte att skapa förenklade kontaktvägar, anmälnings- och rapporteringsrutiner för sjöfarten fortsätter arbetet med att utveckla ett gemensamt Fartygsrapporteringssystem (FRS). Under hösten ska bl.a. två internationella ”workshops” arrangeras för att stämma av arbetets inriktning och ett avtal tecknas mellan Sjöfartsverket, Kustbevakningen och Tullen avseende det fortsatta utvecklingsarbetet.

### **Riksintressen**

För att säkerställa sjöfartens och hamnars utvecklingspotential ska sjöfartens riksintressen definieras tydligare. Under hösten fokuseras arbetet på Oskarshamn, Göteborg, Malmö och Helsingborg.

### **Uppföljning av handlingsplanen**

Som underlag för diskussion om inriktning av det fortsatta arbetet skall GD, vid första styrelsemötet 2009, redovisa en uppföljning av handlingsplanen.