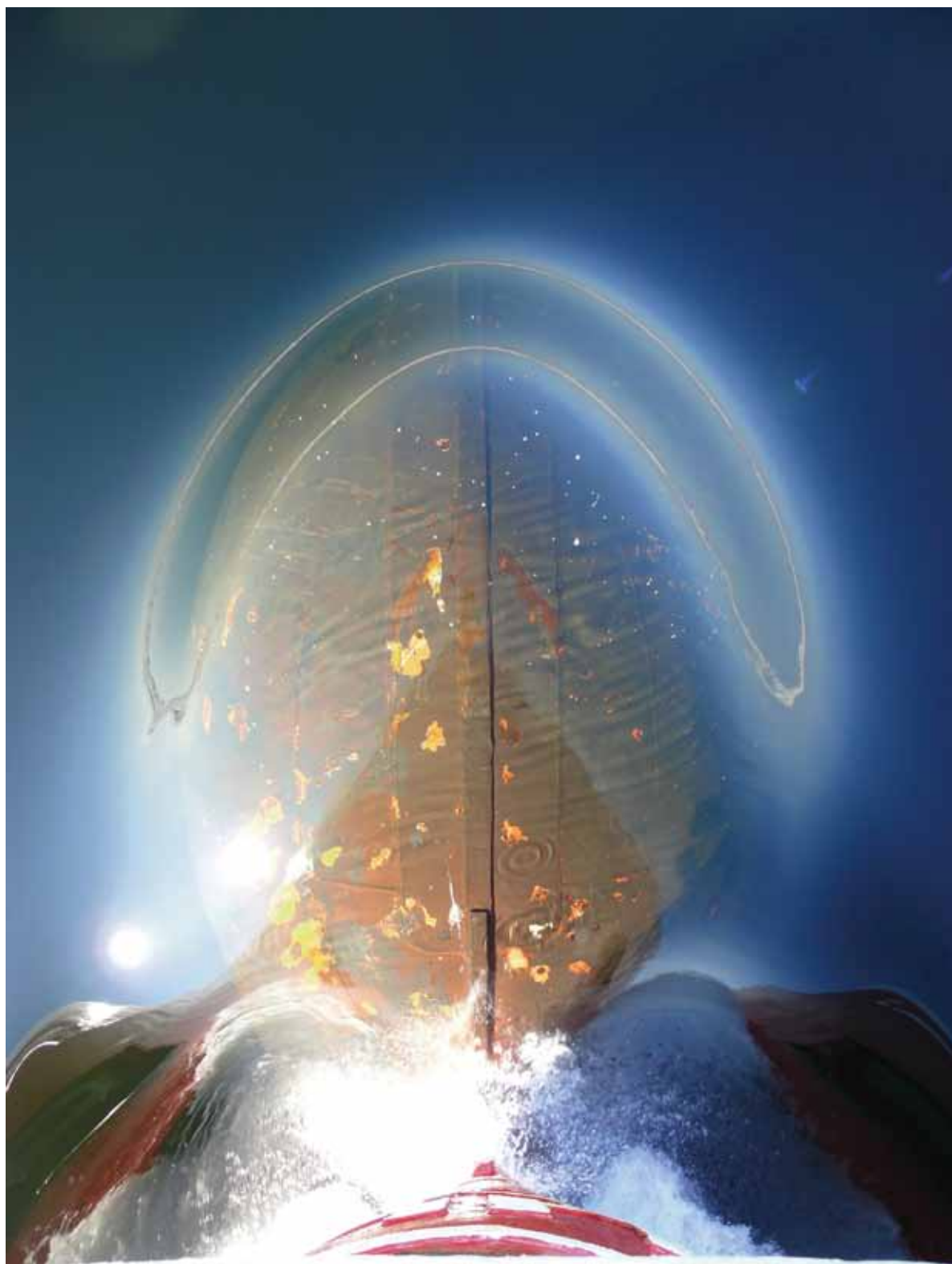


TRE ÅRSPLAN 2011-2013



SJÖFARTSVERKET



Bulbstäv.

Foto: Elisa Pihkala, Nordiska fototävlingen för sjöfolk 2009. Sjöfartsverket/Sjömansservice

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Med kunder och samhällsnytta i centrum .....	5
Sjöfartsverket och politisk målbild.....	6
Nya transportpolitisk målbild .....	6
Sjöfartsverkets mål och verksamhet .....	6
De ekonomiska villkoren .....	9
Ekonomiska mål .....	9
Sjöfartsavgifterna.....	9
Besparings- och effektiviseringsplanen .....	10
Ekonomisk översikt .....	11
Anslagsframställan.....	21
Sammanfattning .....	21
Inspire-direktivet och geodatastrategin .....	22
Sjö- och flygräddning.....	22
Ersättning för viss kanaltrafik m.m. ....	23
Infrastruktur .....	26
Farleder.....	26
Service till vintersjöfarten.....	28
Sjögeografisk information.....	30
Sjötrafik .....	32
Sjötrafikinformation .....	32
Lotsning .....	34
Sjö- och flygräddning.....	36
Övriga myndighetsuppgifter .....	38
Samhällsbyggnad och omvärldsanalys.....	38
Sjöfartens miljöpåverkan.....	40
E-myndighet och FRS – Information för effektivitet och intermodalitet .....	40
Anpassning av sjöfarten till funktionshindrades behov .....	41
Forskning, utveckling och demonstration (FUD).....	41
Krisberedskap .....	42
Sjömansservice – kultur- och fritidsverksamhet för sjömän .....	42
Internationellt utvecklings-samarbete.....	42
Tjänsteexport.....	43
Gemensamma funktioner .....	44
Miljöledningssystem strategisk åtgärdsanalys .....	45
Rederiet .....	45
Informationsteknik .....	46
Lokaliteter i Göteborg .....	46
Övriga gemensamma funktioner .....	46
Personalutveckling .....	47
Kompetensförsörjning.....	47
Jämställdhet och mångfald .....	47
Arbetsmiljö, hälsa och friskvård .....	47



Moderna farledsfyrar, Göteborgs inlopp.

Foto: Tord Strømdal

## MED KUNDER OCH SAMHÄLLSNYTTA I CENTRUM

Vi har en tid bakom oss som har varit förknippad med stora påfrestningar på världsekonomin, liksom för många företag och organisationer. Sjöfartsverket har inte varit något undantag i det avseendet. Av minskad handel har följt minskad fartygstrafik, vilket i sin tur har inneburit minskade intäkter i form av farleds- och lotsavgifter. Till det har kommit flera andra oförutsedda, och i stor utsträckning oförutsebara, faktorer som påverkat verkets ekonomi negativt. Sammantaget har det inneburit att Sjöfartsverkets ekonomi har drabbats i en omfattning som sannolikt saknar motstycke i verkets drygt 50-åriga historia.

- Vi har inlett ett besparings- och effektiviseringsprogram av en omfattning som för framtiden innebär en positiv resultatpåverkan på 75 miljoner kronor per år.
- Vi har som tidigare planerat höjt lotsavgifterna och har inriktningen att genomföra vissa ytterligare höjningar. Våren 2010 tycker vi oss kunna skönja en konjunkturvändning som innebär ökande avgiftsintäkter. Vi tror på viss återhämtning under 2010 och en normal trafik tillväxt därefter.

Med en sådan utveckling, de besparings- och effektiviseringsinsatser vi gör och vissa avgiftshöjningar, siktar vi mot ett positivt finansiellt resultat redan 2011.

Sverige är mitt inne i den största myndighetsomdaningen inom transportsektorn i modern tid. Transportstyrelsen bildades för ett drygt år sedan och tog då bland annat över den verksamhet som Sjöfartsinspektionen tidigare bedrev som en del i Sjöfartsverket. Våren 2010 bildades Trafikverket, som tagit över verksamheterna inom Vägverket och Banverket, frågor som gäller långsiktig infrastrukturplanering och riksintressen vid Sjöfartsverket och Transportstyrelsen, samt vissa frågor från Statens Institut för Kommunikationsanalys. För Sjöfartsverkets del innebär det att ansvarsområdet i huvudsak förblir oförändrat och att vi även i framtiden kommer att vara den myndighet

som är närmast sjöfartssektorns kunder. Det pågår ett arbete med att utveckla en effektiv samverkan mellan myndigheterna och i det arbetet framstår vårt ansvar att förmedla en samlad bild av sjöfartens kundkrav och utvecklingsbehov som central.

Mot bakgrund av den process som har lett fram till den nya organisationen kan vi åter konstatera att vår kärnverksamhet inte är ifrågasatt. Även i framtiden kommer det att finnas behov av farledsverksamhet, sjötrafikverksamhet, liksom för våra andra myndighetsuppgifter såsom samhällsbyggande, miljöarbete, sjöfartsforskning och Sjömansservice. Sjögeografi ges samtidigt ökat fokus genom EU:s Inspire-direktiv och sjötrafikinformation genom övervakningsdirektivet.

Förnyelse kommer att krävas och våra förutsättningar för förnyelse är goda. Vi har en ekonomisk situation som inte tillåter annat än nytänkande. Vi går in i en ny myndighetsstruktur som kräver nya arbetsformer. Nya gränssnitt och nya aktörer kräver utvecklade samarbetsformer. Vi kommer att gå in i den nya planperioden med en ny ledning med värdefulla erfarenheter också från andra sektorer. Sammantaget skapar detta de bästa förutsättningar för förnyelse, nytänkande och en positiv utveckling för Sjöfartsverket där såväl kunder som samhällsnytta sätts i centrum.



Noomi Eriksson  
T.f. Generaldirektör



## SJÖFARTSVERKET OCH POLITISK MÅLBILD

### Nya transportpolitisk målbild

Genom ett Riksdagsbeslut i maj 2009 har Sverige en ny transportpolitisk målstruktur (*Mål för framtidens resor och transporter*, Prop. 2008/09:93). Det övergripande målet är fortsatt ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”.

Däremot ersätts de sex tidigare delmålen med ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa):

Funktionsmålet lyder ”*Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov*”.

Hänsynsmålet lyder ”*Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa*”.

I propositionen presenterar regeringen också ett antal prioriteringar eller målpreciseringar.

För sjöfartens del är en helt central prioritering av tillgänglighetsmålet att kvaliteten för näringslivets transporter ska förbättras. Tillgängligheten

mellan Sverige och andra länder ska öka och det ska bidra till att den svenska ekonomins internationella konkurrenskraft stärks.

Kvaliteten i resandet ska förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet, liksom genom att transportsystemet utformas så att det är funktionellt också för personer med funktionsnedsättning. Målpreciseringen om att tillgängligheten inom regioner ska förbättras har, liksom bättre förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel, bäring också på kollektivtrafik till sjöss. Att barns möjligheter att själva, på ett säkert sätt, ska kunna använda transportsystemet, kan också förtjäna uppmärksamhet inom sjöfarten.

Sjöfartens miljöarbete ska allmänt sett fokuseras på de miljöpolitiska delmål där sjöfarten har störst del i problemen. En stegvis ökad energieffektivitet inom sjöfarten och ett minskat beroende av fossila bränslen ska bidra till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås. Vidare ska omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåts-trafiken fortlöpande minska. Antalet allvarligt skadade ska halveras mellan 2007 och 2020.

Sannolikt kommer det under planperioden ske ett löpande utvecklingsarbetet beträffande målpreciseringar och indikatorer, där Sjöfartsverket liksom andra transportmyndigheter kommer att ha en roll.



## Sjöfartsverkets mål och verksamhet

Mot bakgrund av de mål som riksdag och regering har lagt fast har Sjöfartsverket formulerat ett sammanfattande mål för verksamheten:

Att ge kunder god service, hålla hög kvalitet samtidigt som inga olyckor sker och miljöpåverkan minskar. I föreliggande treårsplan konkretiseras målet. Sjöfartsverkets kärnområden benämns Infrastruktur, Sjötrafik respektive Övriga myndighetsuppgifter.

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.

Sjötrafik, avser sjötrafikinformation, lotsning och att ansvara för sjö- och flygräddning om olyckan är framme.

Kärnområdet Övriga myndighetsuppgifter omfattar bl.a. det som tidigare benämnts sektorsuppgifter. Regeringens uppdrag har i den delen utvecklas från att vara mer generellt till att konkretiseras. Avsikten med detta arbete är att verka för att de transportpolitiska målen nås med åtgärder som:

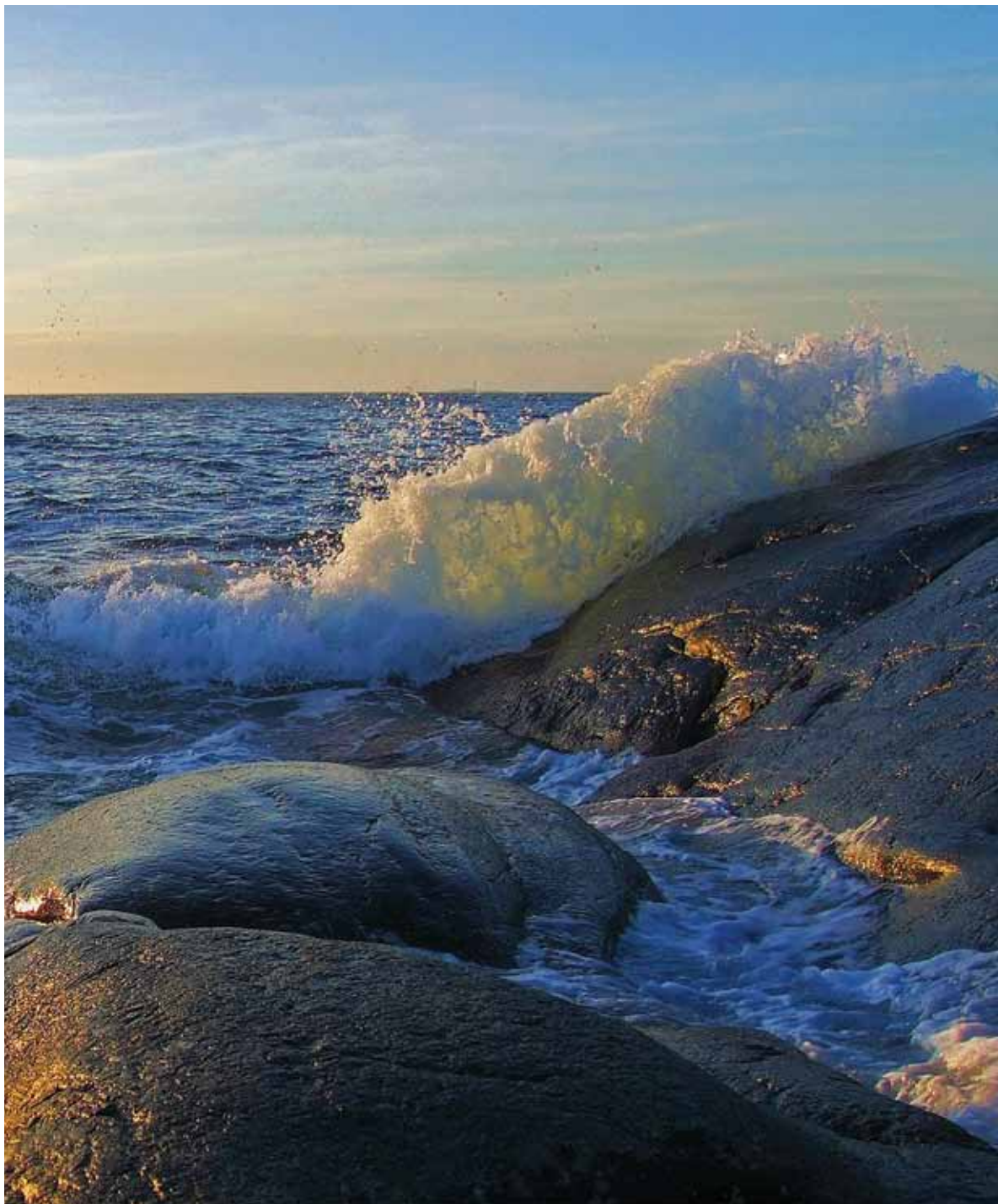
- Information och utbildning,
- samordning och samverkan samt
- forskning, utveckling och demonstration.

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



Stolt razer med sälar.

Foto: Jan-Åke Sköld



Våg i solnedgång.

Foto: Jan-Åke Sköld

## DE EKONOMISKA VILLKOREN

Den nedgång i världskonjunkturen som inleddes under andra halvåret 2008 fick under 2009 långt större konsekvenser för Sjöfartsverkets intäkter än vad som tidigare antagits. Totalt minskade de avgiftspliktiga godsvolymererna med 13,5 procent jämfört med året innan, samtidigt som nedgången i antalet lotsningar uppgick till drygt 11 procent. Den fartygsbaserade delen av farledsavgiften, som genom sin konstruktion inte är lika känslig för förändringar i konjunkturen, minskade med cirka 5 procent. Bedömningen är att en viss återhämtning sker under 2010 och att normal tillväxt råder under efterföljande år. Trots att nedgången är av tillfällig karaktär kommer det stora underskottet att få återverkningar på Sjöfartsverkets finansiella ställning under ansenlig tid.

Sammantaget har dock andra faktorer än minskade sjöfartsavgifter haft mer långtgående påverkan på Sjöfartsverkets ekonomi under 2009. Kostnaderna för åtaganden som inte ska finansieras av handelssjöfarten ökade kraftigt, samtidigt som anslagen för ändamålet reducerades. Avskiljandet av Sjöfartsinspektionen till Transportstyrelsen innebar en negativ resultatpåverkan som inte fullt ut kunnat mötas av rationaliseringar, åtminstone inte på kort sikt. Dessutom ökade kostnaderna för pensionsskulden på ett oförutsägbart sätt, isvintern blev mer besvärlig än budgeterat och det låga ränteläget gjorde att ränteintäkterna sjönk under budget. Sammantaget har detta medfört att såväl kärnverksamheter som stödjande funktioner blivit föremål för omfattande besparingar och effektiviseringar som beräknas fortgå under hela planperioden. Den ekonomiska bedömningen utgår från ett begränsat positivt resultat under 2011 och därefter successivt förbättrade resultatnivåer som i slutet av planperioden är i nivå med avkastningskravet.

### 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 2010 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 25 procent.
- Som restriktion för höjningar av farledsavgifterna gäller att avgifterna högst får öka med förändringen i nettoprisindex räknat från och med år 2004.
- De lång- och kortfristiga lånen får uppgå till en total ram om 335 mkr.

Den allmänna riktlinjen för utdelning från affärsdrivande verksamheter inom staten är en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelningen för Sjöfartsverket fastställs av regeringen i samband med fastställande av verkets resultat- och balansräkning för respektive år. Sjöfartsverket ska, utöver utdelning, inleverera ett belopp motsvarande bolagsskatt, vilket för närvarande är 26,3 procent på resultatet.

Sjöfartsverket har i beräkningarna utgått från att dessa mål fortsatt kommer att gälla under hela planperioden.

## Sjöfartsavgifterna

Sjöfartsavgifterna innefattar farledsavgifter och lotsavgifter som betalas av handelsjöfarten. Farledsavgifterna tas ut av fartyg som lämnar och/eller hämtar gods och passagerare i svensk hamn. Undantag finns för mindre fartyg och för transporter inom området Göteborg/Brofjorden till Vänern. Avgiften är tvådelad och baseras på fartygens storlek och mängden lastat och lossat gods. Avgiftssystemet innebär att handelssjöfarten, oberoende av att Sjöfartsverkets kostnader varierar för olika farleder och regioner, betalar enhetliga farledsavgifter.

Lotsavgifter tas ut vid utnyttjandet av tjänsten och baseras på fartygets storlek och lotsad tid. De förändringar av lotstaxan som planeras under planperioden avser avgiftshöjning med 5 procent per år per den 1 januari respektive år. Kostnadsäckningen för lotsningsverksamheten kommer då successivt att öka för att i slutet av perioden uppnå cirka 85 procent.

Den fartygsbaserade delen av farledsavgiften avses höjas något under 2010 samtidigt som miljödifferenteringen ses över. En höjning av den gods-baserade delen av avgiften för lågvärdigt gods sker sannolikt samtidigt. Det kan inte uteslutas att ytterligare höjningar av farledsavgiften, i kombination med nya besparingsprogram, kan krävas under perioden för att skapa balans i verkets ekonomi.

Verkets övergripande strategi för avgiftssättningen är att successivt, som ett led i att på sikt nå kostnadstäckning för lotsningsverksamheten, anpassa lotsavgifterna. Höjningar av lotsavgiften ska i den utsträckning det är möjligt kompenseras genom sänkning av den gods-baserade farledsavgiften för gods som inte är lågvärdigt, medan den miljöstyrande fartygsdelen bibehålls och vid behov utvecklas.

## Besparings- och effektiviseringsplanen

Sjöfartsverket arbetar sedan många år kontinuerligt med att minska kostnaderna för verksamheten genom åtgärder för såväl effektivitetsförbättringar som rationaliseringar i form av bättre teknik,

kompetensutveckling, bättre arbetsmetoder etc. som så långt möjligt kan förenas med de mål som regeringen lagt fast för Sjöfartsverket. Under 2009 intensifierades effektiviseringsarbetet genom att styrelsen gav verksamheten i uppdrag att identifiera besparingar och effektiviseringar till ett värde av minst 50 mkr på årsbasis.

Besparings- och effektiviseringsprogrammet består av ett antal individuella projekt som spänner över samtliga verksamheter. I huvudsak utgår programmet från de rationaliseringar som beskrevs i treårsplanen 2010–2012, med viss tidigareläggning och komplettering med nyttillkomna projekt. Programmet fick i vissa delar ekonomisk effekt redan under 2009 och ytterligare delar har arbetats in i budgeten för 2010, medan utredning fortfarande pågår i andra delar. Den beräknade effekten för åren 2009 och 2010 uppgår till 43 mkr, varav 8 mkr avser personalkostnader och resterande del avser övriga externa kostnader. För den kommande treårsperioden är ytterligare effekt beräknad till 126 mkr, varav 36 mkr avser personalkostnader. I huvudsak avser det nedanstående punkter.

- **Farleder:** Optimera utnyttjandet av fartygsflottan avseende såväl antal fartyg som fartygens bemanning. Utbyte av sjöelkablur mot solpaneler samt avveckling av elkonnexioner. Längre serviceintervall genom ny teknik för sjösäkerhetsanordningar och anpassning av tillgänglighetsmått till internationell standard. Inrättandet av en brocentral i Trollhättan. Beräknad effektivitetsvinst uppgår till 40 mkr för planperioden
- **Sjötrafikinformation:** Samlokalisering och sammanslagning av sjötrafikinformationscentraler och renodling av uppgifter som avser sjötrafikinformation. Beräknad effektivitetsvinst uppgår till 7 mkr för planperioden.
- **Lotsning:** Reducering av kostnader genom den koncentrerad av lotsbeställningen i Norrland till Gävle som verkställdes den 1 januari 2010. Reducering av kostnader för lotstransporter genom miljövänlig lotsbåtskörning, optimering av lotstransporter och förändring av bordningsplatser. Effektivare planering av båtmanstjänsten. Avveckling av fastigheter. Beräknad effektivitetsvinst uppgår till 33 mkr för planperioden.

- **Sjö- och flygräddning:** Sjöfartsverket har föreslagit att helikoptrar för sjö- och flygräddningsändamål ska övergå till statligt ägande. Anskaffningen, som förutsätter regeringsbeslut, beräknas kunna inledas under den andra hälften av planperioden. Kostnadsreduceringen är beräknad till minst 5 mkr per helikopter och år, vilket medför en beräknad besparing om 25 mkr under planperioden.
- **Övriga myndighetsuppgifter:** Reduceringar till följd av minskad bemanning uppgår till 2,5 mkr under planperioden.
- **Gemensamma funktioner:** Kostnadsbesparingarna baseras på den genomförda centraliseringen av vissa administrativa funktioner och de pågående investeringarna i nya och förbättrade IT-system. Reducering av vissa administrativa funktioner på huvudkontoret. Avveckling av Arkö kursgård. Beräknad effektivitetsvinst uppgår till 18 mkr under planperioden.

En utförligare beskrivning lämnas under respektive verksamhetsavsnitt.

## Ekonomisk översikt

Den ekonomiska översikten för treårsperioden 2011 till 2013 sammanfattas i efterföljande resultaträkning, balansräkning, finansieringsanalys, nyckeltal och investeringsplan.

### Ekonomisk bakgrund

Sjöfartsverkets finansiella ställning påverkas av hur ekonomin i Sverige och omvärlden utvecklas men också av politiska beslut, svängningar i den av Statens Pensionsverk (SPV) beräknade pensionsskulden, samt väder och vind genom nivån på vinterns isutbredning.

Den positiva utvecklingen av sjöfartsavgifterna, till följd av kontinuerliga volymökningar under åren 2002 till 2008, bröts under 2009 då godsvolymerna sjönk med 24 miljoner ton eller 13 procent jämfört med året innan. Under hösten 2009 stabiliserades volymerna och förväntas gradvis öka under planperioden, för att mot slutet av perioden åter nå den nivå som gällde före lågkonjunkturen.

Antalet lotsningar har de senaste åren legat relativt konstant kring nivån 40 000 per år. Under 2009 sjönk dock antalet lotsningar med 4 562 eller drygt 11 procent. Den avgiftshöjning med i genomsnitt 10 procent som genomfördes den 1 januari 2009 har därmed inte fått avsedd effekt på intäktsnivån. Ytterligare en avgiftshöjning i samma storleksordning genomfördes per den 1 januari 2010.

Personalkostnaderna har varierat kraftigt mellan åren. Från den senaste stora omorganisationen år 2001 har antalet anställda minskat med 137 årsarbetskrafter. Genom överförandet av verksamheterna i Vänerens Seglationsstyrelse år 2004, Handelsflottans Kultur och Fritidsråd (HKF) år 2007 och Flygräddningscentralen ARCC år 2009 har antalet årsarbetskrafter i Sjöfartsverket ökat med cirka 50 medan överflyttningen av Sjöfartsinspektionen till Transportstyrelsen år 2009 innebar en minskning med 160 årsarbetskrafter. Borträknat dessa organisationsförändringar har antalet anställda sedan 2001 minskat med 27 årsarbetskrafter. Den faktor som i störst utsträckning har orsakat svängningar i personalkostnaderna är förändringar av pensionsskulden som huvudsakligen förklaras av att SPV ändrade sina beräkningsantaganden samt ändrade beräkningsvariabler i form av räntesatser och basbelopp.

Under de senaste åren har Sjöfartsverkets kostnader för helikoptertjänster ökat kraftigt, genom övergången från militära till civila helikoptrar för sjöräddningsändamål. Övergången har skett utan full ekonomisk kompensation, vilket innebär att handelssjöfarten genom farledsavgifterna har fått finansiera åtaganden som delvis faller utanför deras betalningsskyldighet.

Tillkommande uppgifter som kräver ökade resurser avser bland annat de senaste årens ökade krav på tillgänglighet till olika slags information. I allmänhet avses att information ska göras tillgänglig för en bredare allmänhet i elektronisk form. Resursåtgången avser såväl personella resurser som nya IT-baserade lösningar och ofta i en nivå som inte är försumbar.

Statistiskt sett har isvintrarna under den senaste femårsperioden överlag varit milda med begränsad isutbredning. Skillnaden i ekonomiska termer mellan en mild och en statistiskt sett normal isvinter uppgår till cirka 50 mkr, medan en sträng isvinter skulle innebära kostnadsökningar i storleksordningen 100 mkr. Såväl budget som treårsplan är baserade på kostnader för milda isvintrar.

#### Intäktsprognoser

Ersättningen från staten för de uppgifter som Sjöfartsverket anförtrotts, och som enligt gällande transportpolitiska principer inte ska belastas handelsjöfarten, var under många år fram till och med 2007 oförändrad trots 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 även ingå kostnaderna för vissa andra åtaganden som inte riktar sig till handelsjöfarten.

Sjöfartsverket har under en lång följd av år argumenterat för ett ökat anslagsbehov för att åtgärda den obalans som råder mellan Sjöfartsverkets kostnader för den del av sektorn som omfattar fritidsbåtar, skärgårdstrafik och fiske och det anslag som tilldelas verket. De beräknade kostnaderna som ska täckas av anslag uppgår enligt Sjöfartsverkets beräkningsprinciper till cirka 363 mkr per år. I resultaträkningen uppgår anslagsintäkterna till 206 mkr per år. Beskrivning av de olika kostnadsdelarna framgår av avsnittet anslagsframställan.

Den senaste höjningen av lotsavgifterna genomfördes den 1 januari 2010. Avgiftshöjningen uppgick till i genomsnitt 10 procent och genomfördes i syfte att uppnå en ökad kostnadstäckning för denna tjänst. Under planperioden beräknas som tidigare nämnts höjning av taxan med 5 procent från den 1 januari 2011 och därefter med ytterligare 5 procent såväl 2012 som 2013. Kostnadstäckningen beräknas därmed under planperioden att successivt öka till cirka 85 procent.

Genom att Sjöfartsinspektionen, som fram till december 2008 var en del av Sjöfartsverket, har

flyttats över till den nya myndigheten Transportstyrelsen har Sjöfartsverkets kostnader, och därmed avgiftsbehov, sänkts. Detta har balanserats genom att en del av den godsbaseade delen av farledsavgiften förs över till Transportstyrelsen för finansiering av Sjöfartsavdelningen. Det gör att sjöfarten, åtminstone inte på kort sikt, kommer att uppleva motsvarande sänkning av de statliga sjöfartsavgifterna. Den samlade ekonomiska konsekvensen av denna organisationsförändring är för Sjöfartsverkets del en årlig negativ resultateffekt i storleksordningen 25–30 mkr, som avser Sjöfartsinspektionens andel av Sjöfartsverkets indirekta kostnader. Sjöfartsverkets indirekta kostnader kan åtminstone inte på kort sikt reduceras i motsvarande utsträckning.

Med den osäkerhet som alltid föreligger vad gäller att bedöma den ekonomiska utvecklingen i omvärlden räknar Sjöfartsverket med en ökning av godsvolymer med cirka en procent under 2010 och därefter tre procent per år. De avgiftspliktiga anlöpen förväntas successivt öka under planperioden, för att år 2013 helt ha återhämtat sig till 2008 års nivåer.

Sjöfartsverket har de senaste åren relativt kraftigt ökat intäkterna genom andra avgifter än sjöfartsavgifter. Uthyrningen av isbrytare för olika forskningsexpeditioner utanför isbrytarsäsong och till andra länders isbrytartjänst har varit framgångsrik med bibehållen hög beredskap för isbrytning i svenska farleder och farvatten. Delfinansieringen av sjö- och flygräddningshelikoptrarna från andra intressenter har ökat, bland annat genom att yt-täckningen i norra Sverige förbättras från och med 2010.

### Kostnadsprognoser

Lönerna beräknas öka med två procent åren 2011–2012 och därefter med tre procent. Det pågående besparings- och effektiviseringsprogrammet beräknas minska personalkostnaderna under planperioden med cirka 25 mkr per år och innebär sannolikt ytterligare uppsägningar av anställda.

De pensionskostnader som har tagits upp för planperioden är baserade på beräkningar som gjorts av SPV och innebär att kostnaden successivt ökar från en genomsnittlig nivå om 52 procent pålägg på skattepliktiga löner under 2010, upp till 57 procent under 2013. I kronor räknat motsvarar ökningen cirka 30 mkr. Att pensionsskulden ökar beror på förändringar avseende lönenivåer, basbelopp och räntor. Dessa är baserade på antaganden gjorda under hösten 2009, vilket innebär att prognosen är relativt osäker.

Övriga externa kostnader varierar i hög grad över åren främst beroende på vinterns isutbredning. Kostnadsberäkningen för planperioden har baserats på milda vintrar.

En allmän uppräkningsplan har gjorts för de övriga externa kostnaderna med cirka en procent per år. Den besparings- och effektiviseringsplan som kostnaderna baserats på beräknas minska dessa kostnader med cirka 50 mkr per år.



Vinschning helikopter.

Foto: Sven Nilsson

### Investeringar

Sjöfartsverkets investeringar finansieras för närvarande helt med egna medel. Verket har därutöver bemyndigande att inom en ram om 335 mkr ta upp lån i Riksgälden för finansiering av investeringar.

Planerade investeringar under perioden 2011 till 2013 uppgår till totalt 973 mkr. Investeringarna i Trollhätte kanal avser åtgärder för att bland annat säkerställa dammsäkerheten. Planerade farledsförbättringar avser främst en breddad och fördjupad farled till Norrköping där EU-bidrag har erhållits för 10 procent av projektkostnaden. Norrköpings kommun och Sjöfartsverket svarar vardera för 50 procent av den återstående kostnaden för projektet. Livstidsförlängningar av isbrytare i Atle-klassen, som påbörjades 2009, fortsätter med ett tillkommande investeringsutfall under planperioden om 132 mkr. Detta innebär att isbrytarna förväntas kunna nyttjas fram till 2030. Den totala utgiften för livstidsförlängningen är beräknad till 180 mkr.

Sjöfartsverket anser att infrastrukturansvaret avseende sjö- och flygräddningshelikoptrarna bör överföras till staten. Anledningen är i första hand att tillgången till en samhällskritisk resurs måste säkras. Dessutom skulle ett statligt ägande innebära en kostnadsreduktion i storleksordningen 35–40 mkr per år, vilket ytterligare stärker argumenten.

Under perioden planeras för anskaffning av tre helikoptrar till ett beräknat värde av 345 mkr. Investeringen förväntas till övervägande del kunna finansieras med egna medel. För den ytterligare anskaffning som planeras till åren efter den nu föreliggande planperioden kommer en utökad låneram sannolikt att krävas.

I övrigt innehåller planen investeringar som avser verkets egen verksamhet, såsom lotsbåtar, arbetsfartyg, sjötrafikinformationscentraler och IT-system. Planerade investeringar redovisas under rubriken Inriktning under respektive verksamhet. Sjöfartsverkets bedömning av investeringsbehoven under perioden 2011 till 2013, räknade i prisläge januari 2010, framgår av investeringsplanen. Som information redovisas också beslutad investeringsbudget för 2010.

<b>RESULTATRÄKNING, LÖPANDE PRISER, MKR</b>						
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
	<b>Utfall</b>	<b>Utfall</b>	<b>Budget</b>	<b>Prognos</b>	<b>Prognos</b>	<b>Prognos</b>
<b>Rörelsens intäkter</b>						
Farledsavgifter, brutto	539,1	516,4	540,0	572,0	581,0	590,0
Farledsavgifter, gods	495,5	274,7	300,0	304,0	308,1	312,4
Lotsavgifter	374,3	376,7	420,0	454,2	491,2	531,3
Anslag	269,7	205,6	205,6	205,6	205,6	205,6
Övriga externa intäkter	303,9	323,3	274,0	328,8	331,1	334,0
<b>Summa intäkter</b>	<b>1 982,5</b>	<b>1 696,7</b>	<b>1 739,6</b>	<b>1 864,6</b>	<b>1 917,0</b>	<b>1 973,3</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>						
Personalkostnader	-891,4	-773,3	-780,8	-788,0	-820,7	-850,8
Övriga externa kostnader	-843,0	-898,0	-858,6	-869,0	-867,1	-858,9
Avskrivningar	-141,2	-141,5	-139,6	-149,1	-155,7	-164,2
<b>Summa kostnader</b>	<b>-1 875,6</b>	<b>-1 812,8</b>	<b>-7 779,0</b>	<b>-1 806,1</b>	<b>-1 843,5</b>	<b>-1 873,9</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>106,9</b>	<b>-116,1</b>	<b>-39,4</b>	<b>58,5</b>	<b>73,5</b>	<b>99,4</b>
Finansnetto	-17,0	-77,9	-43,0	-38,0	-33,0	-39,0
<b>Resultat efter finansiella intäkter och kostnader</b>	<b>89,9</b>	<b>-194,0</b>	<b>-82,4</b>	<b>20,5</b>	<b>40,5</b>	<b>60,4</b>
<b>Bokslutsdispositioner</b>						
Förändring av resultatutjämningsfond	-58,0	75,0	-	-	-19,0	-37,0
<b>Resultat före skattemotsvarighet</b>	<b>31,9</b>	<b>-119,0</b>	<b>-82,4</b>	<b>20,5</b>	<b>21,5</b>	<b>23,4</b>
Skattemotsvarighet	-8,9	-	-	-5,4	-5,6	-6,1
<b>ÅRETS RESULTAT</b>	<b>23,0</b>	<b>-119,0</b>	<b>-82,4</b>	<b>15,1</b>	<b>15,9</b>	<b>17,3</b>

<b>BALANSRÄKNING, MKR</b>						
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
	<b>Utfall</b>	<b>Utfall</b>	<b>Budget</b>	<b>Prognos</b>	<b>Prognos</b>	<b>Prognos</b>
<b>TILLGÅNGAR</b>						
<b>Anläggningstillgångar</b>						
Anläggningstillgångar	1 774,4	1 735,5	1 867,2	2 037,9	2 223,8	2 371,1
Finansiella anläggningstillgångar	79,2	66,6	44,0	31,4	18,8	6,2
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>1 853,7</b>	<b>1 802,1</b>	<b>1 911,2</b>	<b>2 069,3</b>	<b>2 242,6</b>	<b>2 377,3</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>						
Varulager	71,0	62,0	35,0	35,0	35,0	35,0
Kundfordringar	175,2	174,0	170,0	170,0	170,0	170,0
Övriga fordringar	66,2	197,6	30,0	30,0	30,0	30,0
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	108,2	161,8	90,0	90,0	90,0	90,0
Tillgodohavande hos Riksgäldskontoret	654,4	355,2	525,3	415,7	299,4	262,2
Kassa och bank	54,1	79,3	10,0	10,0	10,0	10,0
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>1 129,1</b>	<b>1 029,9</b>	<b>860,3</b>	<b>750,7</b>	<b>634,4</b>	<b>597,2</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>2 982,8</b>	<b>2 832,0</b>	<b>2 771,5</b>	<b>2 820,0</b>	<b>2 877,0</b>	<b>2 974,5</b>

<b>BALANSRÄKNING, MKR</b>						
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
	<b>Utfall</b>	<b>Utfall</b>	<b>Budget</b>	<b>Prognos</b>	<b>Prognos</b>	<b>Prognos</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>						
<b>Bundet eget kapital</b>						
Statskapital	446,1	446,1	446,1	446,1	446,1	446,1
<b>Summa bundet eget kapital</b>	<b>446,1</b>	<b>446,1</b>	<b>446,1</b>	<b>446,1</b>	<b>446,1</b>	<b>446,1</b>
<b>Fritt eget kapital</b>						
Resultatutjämningsfond	81,9	6,9	6,9	6,9	25,9	62,9
Balanserat resultat	145,6	160,9	41,9	-40,5	-30,4	-19,8
ÅRETS RESULTAT	23,0	-119,0	-82,4	15,1	15,9	17,3
<b>Summa fritt kapital</b>	<b>250,5</b>	<b>48,8</b>	<b>-33,6</b>	<b>-18,5</b>	<b>11,4</b>	<b>60,3</b>
<b>Summa eget kapital</b>	<b>696,6</b>	<b>494,9</b>	<b>412,5</b>	<b>427,6</b>	<b>457,7</b>	<b>506,4</b>
<b>Avsättningar, räntebärande</b>						
Avsatt till pensioner	1 958,7	2 033,9	2 029,0	2 052,0	2 085,0	2 132,0
<b>Summa räntebärande avsättningar</b>	<b>1 958,7</b>	<b>2 033,9</b>	<b>2 029,0</b>	<b>2 052,0</b>	<b>2 085,0</b>	<b>2 132,0</b>
<b>Kortfristiga ej räntebärande skulder</b>						
Leverantörsskulder	78,2	87,5	90,0	95,0	88,9	90,0
Skatteskulder	8,9	-	-	5,4	5,6	6,1
Övriga skulder	59,0	21,6	50,0	50,0	50,0	50,0
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	181,4	194,1	190,0	190,0	190,0	190,0
<b>Summa ej räntebärande kortfristiga skulder</b>	<b>327,5</b>	<b>303,2</b>	<b>330,0</b>	<b>340,4</b>	<b>334,5</b>	<b>336,1</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>2 982,8</b>	<b>2 832,0</b>	<b>2 771,5</b>	<b>2 820,0</b>	<b>2 877,0</b>	<b>2 974,5</b>

<b>FINANSIERINGSANALYS</b>						
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
	<b>Utfall</b>	<b>Utfall</b>	<b>Budget</b>	<b>Prognos</b>	<b>Prognos</b>	<b>Prognos</b>
<b>RÖRELSEN</b>						
Årets resultat före avskrivningar	248,1	25,4	100,2	207,6	229,2	263,6
Realisationsvinster	-6,0	-6,4				
Realisationsförluster	2,1	0,8				
Finansiella poster	-17,0	-77,9	-43,0	-38,0	-33,0	-39,0
Skattemotsvarighet	-8,9	-	-	-5,4	-5,6	-6,1
<b>Kassaflöde före förändring i rörelsekapital och investeringar</b>	<b>218,3</b>	<b>-58,1</b>	<b>57,2</b>	<b>164,2</b>	<b>190,6</b>	<b>218,5</b>
Förändring av varulager	-28,0	9,0	27,0	-	-	-
Förändring av kortfrist fordringar	-37,6	-183,8	243,4	-	-	-
Förändring av kortfrist skulder	-10,6	-24,3	26,8	10,4	-5,9	1,5
<b>Kassaflöde före investeringar</b>	<b>142,1</b>	<b>-257,2</b>	<b>354,4</b>	<b>174,6</b>	<b>184,7</b>	<b>220,0</b>
<b>INVESTERINGAR</b>						
Investeringar i anläggningstillgångar	-151,8	-126,2	-271,3	-319,8	-341,6	-311,5
Försäljning av anläggningstillgångar	9,7	29,2	-	-	-	-
<b>Nettoinvesteringar i rörelsen</b>	<b>-142,1</b>	<b>-97,0</b>	<b>-271,3</b>	<b>-319,8</b>	<b>-341,6</b>	<b>-311,5</b>
<b>Kassaflöde efter investeringar</b>	<b>0,0</b>	<b>-354,2</b>	<b>83,1</b>	<b>-145,2</b>	<b>-156,9</b>	<b>-91,5</b>
<b>FINANSIERING</b>						
Förändring av långfristiga fordringar	12,3	12,6	22,6	12,6	12,6	12,6
Förändring av pensionsskuld	62,8	75,2	-4,9	23,0	33,0	47,0
Årets utdelning till staten	-	-7,6	-	-	-	-
<b>ÅRETS INBETALNINGSÖVERSKOTT</b>	<b>75,1</b>	<b>-274,0</b>	<b>100,8</b>	<b>-109,6</b>	<b>-116,3</b>	<b>-37,2</b>
<b>LIKVIDITETSFÖRÄNDRING</b>						
Likvida medel vid årets början	633,4	708,5	434,5	535,3	425,7	309,4
Likvida medel vid årets slut	708,5	434,5	535,3	425,7	309,4	272,2
<b>FÖRÄNDRING I LIKVIDA MEDEL</b>	<b>75,1</b>	<b>-274,0</b>	<b>100,8</b>	<b>-109,6</b>	<b>-116,3</b>	<b>-37,2</b>

## NYCKELTAL, MKR

	2008 Utfall	2009 Utfall	2010 Budget	2011 Prognos	2012 Prognos	2013 Prognos
<b>ANALYS</b>						
Kassalikviditet	323,1	319,2	250,1	210,3	179,2	167,4
Balanslikviditet	344,8	339,7	260,7	220,5	189,7	177,8
Sysselsatt kapital	2 583,5	2 592,1	2 485,2	2 460,6	2 511,0	2 590,5
Soliditet	23,4	17,5	14,9	15,2	15,9	17,0
Räntabilitet på sysselsatt kapital	5,3	negativ	negativ	2,8	3,5	4,4
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet	3,5	negativ	negativ	3,6	3,6	3,6
Räntetäckningsgrad	3,0	negativ	negativ	1	2	2
<b>INLEVERANS TILL STATEN</b>						
Skattemotsvarighet	-	8,9	-	-	5,4	5,6
Utdelning till staten	-	7,7	-	-	5,0	5,3
<b>TOTAL INLEVERANS TILL STATEN</b>	<b>0,0</b>	<b>16,6</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>10,4</b>	<b>10,9</b>

## DEFINITIONER OCH NYCKELTALSBERÄKNINGAR

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

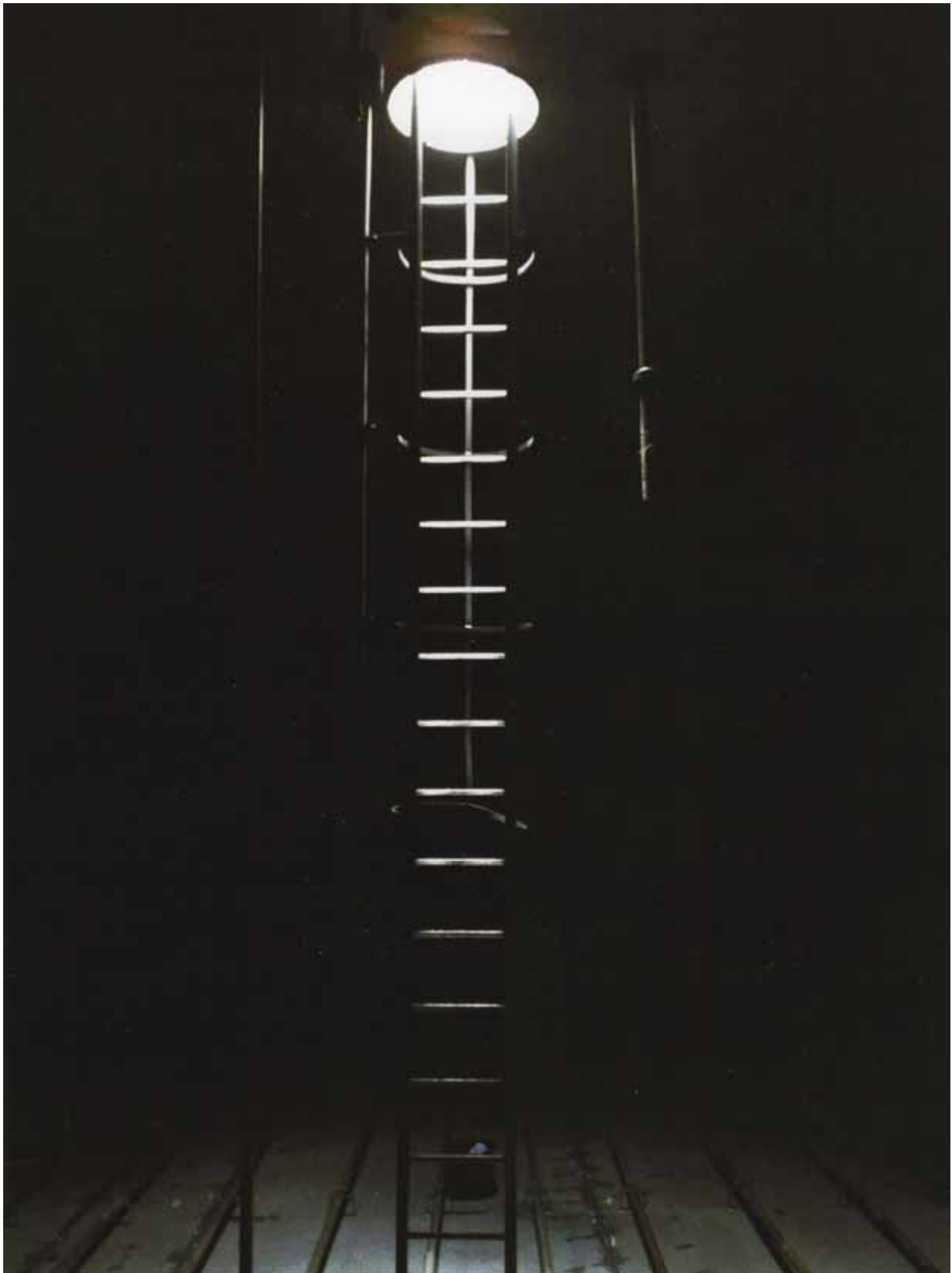


Foto: Hasse Heurlin, Nordiska fototävlingen för sjöfolk 2009. Sjöfartsverket/Sjömansservice

**PLANERADE INVESTERINGAR 2009 – 2012, MKR**

	2010	2011	2012	2013
<b>Farleder</b>				
Farledsförbättringar	65,0	75,0	75,0	-
Trollhätte kanal	55,6	86,0	17,0	4,0
Fast utmärkning	14,5	5,0	5,0	5,0
Flytande utmärkning	2,4	3,0	3,0	3,0
Arbetsfartyg och farledsbåtar	17,8	15,0	-	-
Utrustning för sjömätning	8,8	5,8	4,6	5,0
Övrigt	0,7	5,0	5,0	5,0
<b>Summa</b>	<b>164,8</b>	<b>194,8</b>	<b>109,6</b>	<b>22,0</b>
<b>Isbrytning</b>				
Livstidsförlängning isbrytare	54,0	60,0	62,0	10,0
<b>Summa</b>	<b>54,0</b>	<b>60,0</b>	<b>62,0</b>	<b>10,0</b>
<b>Sjögeografisk information</b>				
IT-system	2,5	2,0	3,0	2,5
<b>Summa</b>	<b>2,5</b>	<b>2,0</b>	<b>3,0</b>	<b>2,5</b>
<b>Sjötrafikinformation</b>				
Trafikcentraler	6,4	3,0	3,0	3,0
<b>Summa</b>	<b>6,4</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>
<b>Lotsning</b>				
Lotsstationer	0,9	2,0	2,0	2,0
Lotsbåtar	2,7	35,0	25,0	20,0
<b>Summa</b>	<b>3,6</b>	<b>37,0</b>	<b>27,0</b>	<b>22,0</b>
<b>Sjö- och flygräddning</b>				
Helikoptrar			115,0	230,0
Utrustning och båtar	3,2	3,0	2,0	2,0
<b>Summa</b>	<b>3,2</b>	<b>3,0</b>	<b>117,0</b>	<b>232,0</b>
<b>Sektors- och myndighetsuppgifter</b>				
IT-system	7,0	5,0	5,0	5,0
<b>Summa</b>	<b>7,0</b>	<b>5,0</b>	<b>5,0</b>	<b>5,0</b>
<b>Gemensamma funktioner</b>				
IT-system, fastigheter, bilar m.m.	29,6	15,0	15,0	15,0
<b>Summa</b>	<b>29,6</b>	<b>15,0</b>	<b>15,0</b>	<b>15,0</b>
<b>Totala investeringar</b>	<b>271,1</b>	<b>319,8</b>	<b>341,6</b>	<b>311,5</b>

## ANSLAGSFRAMSTÄLLAN

### Sammanfattning

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

De kostnader som inte ska ingå i handelssjöfartens betalningsskyldighet finansieras över särskilda anslag. Sjöfartsverket har ett antal år pekat på den obalans som råder mellan Sjöfartsverkets kostnader för den del av sektorn som omfattar fritidsbåtar, skärgårdstrafik, fiske, kulturvård och andra tillkommande uppgifter och de anslag som tilldelas verket. Konsekvensen av att Sjöfartsverket inte har kompenserats genom anslag för dessa kostnader är att handelssjöfarten fått bära ökade kostnader. Det sker främst genom att de ökande lotsavgifterna inte kan kompenseras med sänkta farledsavgifter. Den pågående utvecklingen kommer sannolikt innebära att lotsavgifterna från

2008 till planperiodens slut stiger med drygt 40 procent.<sup>1</sup> Obalansen mellan verkets kostnader för verksamheter som inte bör ingå i handelssjöfartens betalningsskyldighet och tilldelade anslag beräknas för 2010 till cirka 157 mkr. Det är angeläget att denna obalans åtgärdas.

Med hänsyn till att den helt dominerande delen av anslaget 1:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m. numera, sedan helikopterberedskapen helt överförts på Sjöfartsverket, avser sjö- och flygräddning föreslår Sjöfartsverket att ett nytt anslag inrättas med benämningen Ersättning för sjö- och flygräddning som ersätter det tidigare anslaget 1:6. De poster som avser kanaler, drift och underhåll av fyror m.m. samt vissa andra samhällsåtaganden förs över till ett nytt anslag som ersättning för det tidigare anslaget 1:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m. Detta nya anslag benämns förslagsvis även fortsatt som Ersättning för viss kanaltrafik m.m. Dessutom föreslås ett nytt anslag för det pågående arbetet med Inspire/geodatastrategin.

*1. Den höjning som skedde första januari 2009 kompenserades till stor del av en sänkning av den godsbaseade farledsavgiften.*

Sammanfattning av anslagen		Anvisat 2010, tkr	Förslag 2011, tkr
1:X	Ersättning för sjö- och flygräddning		181 000
1:X	Ersättning för viss kanaltrafik m.m.		174 000
1:X	Ersättning för Inspire/geodatastrategin		8 000
1:6	Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	143 308	
1:7	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62 284	
<b>SUMMA</b>		<b>205 592</b>	<b>363 000</b>

## Inspire-direktivet och geodatastrategin

Sjöfartsverket delar de ambitioner om förbättrad tillgång till offentliga data som Inspire-direktivet och geodatastrategin ger uttryck för. Verket anpassar också verksamheten för att harmoniera med den utveckling dessa dokument föreskriver och föreslår. Det bedöms samtidigt leda till vissa effektiviseringar som också kommer handelssjöfarten tillgodo. Den löpande verksamheten, med de anpassningar som görs, ska således ses som en del i genomförandet av Inspire-direktivet och geodatastrategin.

Inspire-direktivet och geodatastrategin är emellertid bredare och sträcker sig i stora delar utanför handelssjöfartens intressesfär och ska enligt verkets uppfattning i dessa delar inte belasta handelssjöfarten. Sjöfartsverkets uppfattning är att denna del måste finansieras via anslag. Att istället utveckla avgiftssystem för geodata i syfte att täcka ökade kostnader är knappast rimligt. Det skulle motverka direktivets och strategins syfte och dess grundtanke genom att motverka effektiv informationsanvändning.

Som Sjöfartsverket tidigare redovisat är verkets bedömning att en rimligt ambitiös implementering av Inspire-direktivet och geodatastrategin kräver en insats, vid sidan av verkets löpande och egenfinansierade arbete, på totalt ca 25 mkr under en treårsperiod. En mindre resursinsats påverkar införförändretakt och ambitionsnivå. Utan särskilda

anslag för området eller ett klarläggande av hur regeringen anser att verksamheten ska finansieras, saknar verket förutsättningar att svara upp mot de krav och önskemål som refererade dokument ställer. Sjöfartsverket äskar följaktligen ett anslag på 25 mkr för verksamheten, under perioden.

## Sjö- och flygräddning

Av den totala beräknade kostnaden för sjö- och flygräddning om 327 mkr, är närmare 75 procent hänförlig till helikopterberedskapen, vars kostnader för år 2010 beräknas uppgå till 243 mkr. De samarbetsavtal som tecknats med andra intressenter om samutnyttjande av helikoptertjänsterna beräknas ge ett bidrag på 77,5 mkr vilket är en ökning med närmare 70 mkr sedan 2005. Bidraget härrör till största del från Försvarmakten (47 mkr) och luftfartsavgifter (29 mkr). Flygräddningsledningen vid sjö- och flygräddningscentralen (JRCC) finansieras helt via luftfartsavgifter (20 mkr).

Andra delar som ingår i sjö- och flygräddningen avser sjöräddningsledningen vid JRCC och de operativa resurserna på sjötrafikområdena som ska täcka in de 15 svenska sjöräddningsregionerna. I verksamheten ingår kostnader för drift av radionet för talkommunikation som består av sändare, mottagare och inplacering av antenner på cirka 60 platser i Sverige. I kostnaderna ingår även utbildning och räddningsövningar. Den sammanlagda nettokostnaden, inklusive administrationskostnader, uppgår till drygt 240 mkr.

### Specifikation av beräknade kostnader för sjö- och flygräddning för 2011

	Mkr
Helikopterberedskap	243,0
Samarbetsavtal	-77,5
Sjöräddningsledningen i Göteborg	20,0
Operativa resurser på sjötrafikområden	13,0
Kustradionätet	16,0
Räddningsinsatser	4,5
Utbildning	4,0
Övriga kostnader	6,1
<b>Summa sjö- och flygräddningskostnader</b>	<b>229,1</b>
Administrationskostnader	11,5
<b>Summa</b>	<b>240,6</b>

Sjöfartsverket har fått regeringens uppdrag att analysera hur kostnaderna för sjö- och flygräddning bör fördelas mellan olika grupper, liksom hur de bör finansieras. Uppdraget ska redovisas i april 2010.

Traditionellt har den andel av sjöräddningens kostnader som tillskrivits handelssjöfarten bekostats via sjöfartsavgifterna, medan den del som varit hänförlig till fritidsbåttrafiken finansierats via anslag. Den del av kostnaderna som är hänförlig till flygräddning finansieras dels via Försvarmakten och dels via den så kallade undervägsavgiften, som är en del av det europeiska avgiftssystemet Eurocontrol. Samarbetsavtal med vissa landsting bidrar ytterligare till finansieringen.

Kostnaderna för sjö- och flygräddning bör fördelas på de olika intressentkategorierna handelssjöfart, fritidsbåttrafik, det kommersiella flyget, allmänflyget, det militära flyget och övriga intressenter. Inom ramen för arbetet med det pågående regeringsuppdraget är det väsentligt att Sjöfartsverket hittar en kostnadsfördelningsnyckel som innebär att varje kategori belastas med en rättvisande andel, samtidigt som ingen kategori subventionerar en annan.

Regeringsuppdraget redovisas således inte förrän i april 2010. Alla fakta och hela analysen finns följaktligen inte på bordet när denna treårsplan beslutas. Verket vill mot den bakgrunden se anslagsäskandet i denna del som preliminärt och vill återkomma till frågan i samband med att regeringsuppdraget redovisas. Den preliminära bedömningen är emellertid att kostnadsfördelningen i mindre utsträckning än tidigare bör utgå från antalet räddningsinsatser och i större utsträckning från skilda kategoriers behov och nytta av beredskap.

En uppdelning enkom efter antal räddningsinsatser skulle inte upplevas rättvis, bl.a. för att resursåtgången per insats systematiskt och påtagligt varierar mellan olika grupper. En förändring i detta avseende framstår också som rimligt mot bakgrund av att regeringen under flera år gett verket väsentligt lägre anslag för ändamålet än vad som

skulle bli resultat av en strikt tillämpning av antalet räddningsinsatser som ensam nyckel för kostnadsfördelning. Det lägre anslaget har inneburit att handelssjöfarten fått bära en större del av kostnaderna, vilket också motsvarar en fördelningsnyckel som i mindre grad baseras på antal räddningsinsatser, men i större grad beaktar behov och nytta av beredskap.

Det preliminära förslag som redovisas i denna treårsplan är en anslagsnivå för sjö- och flygräddning i samma nivå som fjolårets äskande för sjö-räddning kopplat till fritidsbåttrafiken, det vill säga 181 000 tkr. Anslaget avser här täcka både sjö- och flygräddning kopplat till fritidsbåttrafik såväl som till allmänflyget, vars andel inte kan rymmas inom det kommersiella flygets avgiftssystem. Den totalt sett lägre äskandenivån har sin utgångspunkt i fjolårets medelstilldelning och innebär att en större del av den totala kostnadsmassan än vad som föreslogs i treårsplanen för 2010 till 2012, täcks genom sjöfarts- och luftfartsavgifter, men också genom samarbetsavtal med andra parter.

Sjöfartsverket återkommer således med en fullödig analys av frågan och med ett detaljerat finansieringsförslag när nämnda regeringsuppdrag redovisas.

## Ersättning för 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 77 mkr. I beloppet ingår periodiskt återkommande större underhållsinsatser samt kompensations för det intäktsbortfall (ca 2 mkr) som uppstår eftersom transporter mellan hamnar i Brofjorden/Göteborg och till Väneren inklusive mellanliggande hamnar av regionalpolitiska skäl undantagits från farledsavgifter.

### Drift och underhåll av sjösäkerhetsanordningar

Sjöfartsverket har preciserat vilka sjösäkerhetsanordningar som uteslutande nyttjas av andra trafikantgrupper än handelssjöfarten. Vid fastställandet av nyttjandet har verket utgått från debiteringen av farledsavgifterna. Det innebär att om någon har betalat farledsavgift vid nyttjandet av en farled har den hänförs till handelssjöfarten. I kostnaderna för sjösäkerhetsanordningarna ingår drift och underhåll som innefattar periodiskt återkommande service, besiktningar, felavhjälpning och större underhållsinsatser. Kostnaderna beräknas utifrån Sjöfartsverkets genomsnittliga årliga kostnadsschablon för respektive typ av anordning. Enligt beräkningar uppgår det fastställda beloppet för handelssjöfarten till 56 mkr och för andra trafikantgrupper till 28 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 eller 11 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 14 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 handelssjöfarten. Några av dessa kanaler är de mest trafikerade farlederna i Sverige. I mindre utsträckning förekommer passagerartrafik i form av reguljär lokaltrafik och yrkesfisketrafik. I övrigt är det fritidsbåtar som trafikerar kanalerna. Dessa 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 bibehålla trafik med nuvarande förutsättningar.

Kanal	Beräknad kostnad, tkr
Falsterbokanal	8 000
Säffle kanal	1 900
Sotenkanalen	500
Väddö kanal	300
Baggenstaket	300
Strömman kanal	300
Kolströms kanal	200
<b>Summa</b>	<b>11 500</b>



Containerfartyg, kväll.

Foto: Tord Strömald

### 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 2010 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 kostnadsbildningen.

### Administration

För att täcka de administrativa kostnaderna för de funktioner som ingår i Kanaltrafik m.m. har ett belopp på 29 mkr tagits upp under anslaget. Detta har beräknats med 20 procent på den kostnads massa som ingår i underlaget.

### Sammanställning av beräknade kostnader under 2009 för anslaget Ersättning för viss kanaltrafik m.m. (mkr)

Trollhätte kanal	77,2
Drift och underhåll av fyror m.m.	39,2
Byggnadsminnesmärke	14,1
Mindre kanaler	11,5
Sveriges gränser till havs	3,0
Summa exklusive administration	145,0
Administration	29,0
<b>Summa</b>	<b>174,0</b>



Skallens fyr.

Foto: Jan-Åke Sköld

## INFRASTRUKTUR

*Sjöfartsverket har åtaganden för farleder inklusive sjömätning, underhåll och utmärkning av farlederna, isbrytning samt sjögeografisk information.*

### Farleder

Farledsverksamheten syftar framför allt till att planera och producera ändamålsenliga farleder. I detta ingår farledsutformning, sjömätning, förbättringsprojekt och underhåll.

#### Mål

- Sjöfartsverkets farleder ska underhållas och kvalitetssäkras så att god tillgänglighet, effektivitet och säkerhet för sjötrafiken säkerställs.
- Sjömätning som sker i svenska farvatten, av såväl Sjöfartsverket som av andra, ska utföras enligt internationell standard.

#### Mätbara mål

- Prioriterade farledsområden, inklusive anslutande farvatten, ska sjömätas enligt internationell standard. Farleder ska mätas enligt kontrollprogram.
- Inga olyckor ska orsakas av brister i farledshållningen.
- Sjöfartsverket ska under planperioden verka för att varje år avveckla 10 till 20 av de fastigheter och fasta sjösäkerhetsanordningar som enligt avvecklingsplan inte längre behövs i verksamheten.
- Med bibehållen servicegrad ska kostnaderna för fartysresurser inom farledshållningen minska.

### Resultaträkning Farleder, tkr

	Utfall 2008	Utfall 2009	Budget 2010	Prognos 2011	Prognos 2012	Prognos 2013
<b>Rörelsens intäkter</b>						
Anslag	98 900	79 800	79 800	79 800	79 800	79 800
Övriga externa intäkter	32 743	28 082	23 344	30 000	30 000	30 000
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>131 643</b>	<b>107 882</b>	<b>103 144</b>	<b>109 800</b>	<b>109 800</b>	<b>109 800</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>						
Personalkostnader	-112 260	-111 830	-129 680	-134 072	-138 890	-145 133
Övriga externa kostnader	-129 287	-143 803	-109 707	-117 200	-118 300	-119 500
Avskrivningar	-50 157	-52 046	-54 064	-58 800	-60 700	-61 000
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-291 704</b>	<b>-307 679</b>	<b>-293 451</b>	<b>-310 072</b>	<b>-317 890</b>	<b>-325 633</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>						
Indirekta rörelseintäkter	5 291	8 399	6 645	6 969	6 969	6 969
Indirekta rörelsekostnader	-50 009	-57 426	-54 281	-53 875	-55 768	-57 250
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-204 779</b>	<b>-248 824</b>	<b>-237 943</b>	<b>-247 178</b>	<b>-256 889</b>	<b>-266 114</b>

### Inriktning

Sjöfartsverket ska fortlöpande anpassa farledssystemet till ändrade trafikmönster, nautiska behov och den tekniska utvecklingen. Anläggningar och sjösäkerhetsanordningar som inte längre behövs avvecklas. Det ska generellt sett ställas högre krav på medfinansiering vid farledsprojekt.

Sjöfartsverkets samordnande roll avseende sjögeografisk information utvecklas för att underlätta för externa intressenter att utföra sjömätning och få tillgång till djupdata. All sjömätning i landet bör ske på sådant sätt och med sådan kvalitet att data blir direkt användbara i den nationella djupdatabasen och åtgärder bör vidtas för att säkerställa att de sjömätningar som görs på svenskt vatten ställs till Sjöfartsverkets förfogande. Verket prioriterar sjömätning i de farleder som ingår i konceptet Säkra sjövägar. Utsjömätning ska handlas upp, medan verket ska ha kapacitet att med egna resurser utföra sjömätning i inomskärleder.

Projektet förbättrad farled till Norrköpings hamn slutförs under planperiodens början. Uppgradering av farleden till Gävle bör kunna genomföras under perioden. Hela slussystemet från Väners-

borg till Trollhättan ska genomgå en större renovering år 2011.

Effekten av besparingar och effektiviseringar har beräknats till 40 mkr för planperioden.

Till följd av verkets ansträngda ekonomi förskjuts planerat underhåll till periodens slut. Farledsförbättringar för perioden har beräknats till 150 mkr. Därutöver anslås cirka 3 mkr per år för den flytande utmärkningen och cirka 5 mkr per år för byggnadsteknisk återanskaffning av fyrrar. Verket gör vidare bedömningen att det krävs cirka 15 mkr för anskaffning av nya farledsfartyg under planperioden. Försjömätningar är investeringsbehovet totalt 15 mkr för planperioden.

För att vidmakthålla nuvarande standard i Trollhätte kanal fram till 2030 krävs investeringar (betongförstärkningar m.m.) under planperioden med sammanlagt 107 mkr. För att behålla kanalens funktion bortom 2030 är investeringsbehovet väsentligt större. Sjöfartsverket anser att den ansvar fördelning som utvecklas mellan Sjöfartsverket och Trafikverket bör innebära att frågan om långsiktigt kapacitetsutveckling av Väner- respektive Mälartrafiken bör falla på Trafikverket.



Modern farledsfyr i Göteborgs inlopp.

Foto: Tord Ström达尔

## Service till vintersjöfarten

Isbrytningsverksamheten regleras genom Isbrytarförordningen (2000:1149) och leds av isbrytarledningen, som från periodens början kommer att vara lokaliserad till Norrköping. Isbrytarledningen fördelar isbrytare till arbetsområden, utfärdar trafikrestriktioner, följer upp det operativa läget samt informerar sjöfartsintressenter om is- och trafikläge. De svenska och finska regeringarna har beslutat genomföra förhandlingar med syftet att utöka isbrytarsamarbetet. Regeringskansliet har givit Sjöfartsverket i uppdrag att för svensk räkning genomföra förhandlingarna med Finland.

### Mål

- Sjöfartsverket ska genom en kostnadseffektiv service till vintersjöfarten 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.

## Resultaträkning Isbrytning, tkr

	Utfall 2008	Utfall 2009	Budget 2010	Prognos 2011	Prognos 2012	Prognos 2013
<b>Rörelsens intäkter</b>						
Anslag	-	-	-	-	-	-
Övriga externa intäkter	116 657	99 868	74 228	101 000	101 000	101 000
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>116 657</b>	<b>99 868</b>	<b>74 228</b>	<b>101 000</b>	<b>101 000</b>	<b>101 000</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>						
Personalkostnader	-2 425	-2 576	-2 457	-2 609	-2 724	-2 853
Övriga externa kostnader	-236 182	-251 357	-226 254	-228 600	-230 800	-233 200
Avskrivningar	-24 575	-25 958	-25 843	-28 900	-30 700	-31 800
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-263 182</b>	<b>-279 891</b>	<b>-254 554</b>	<b>-260 109</b>	<b>-264 224</b>	<b>-267 853</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-146 525</b>	<b>-180 023</b>	<b>-180 326</b>	<b>-159 109</b>	<b>-163 224</b>	<b>-166 853</b>
Indirekta rörelseintäkter	331	365	289	303	303	303
Indirekta rörelsekostnader	-3 126	-2 497	-2 360	-2 342	-2 425	-2 489
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-149 320</b>	<b>-182 155</b>	<b>-182 397</b>	<b>-161 148</b>	<b>-165 346</b>	<b>-169 039</b>

### Inriktning

Sjöfartsverket äger fem isbrytare, varav en mindre isbrytare för Vänern och disponerar under vintersäsongen därutöver genom långtidskontrakt, ytterligare isbrytande fartyg som annars är sysselsatta i offshore-verksamhet. Tjänsten är avgiftsfri och finansieras genom de generella farledsavgifterna.

Sjöfartsverkets övergripande organisation och beredskap inom isbrytningsområdet har varit relativt oförändrad under en rad år. Verksamheten

har fungerat väl. Målsättningen är att isbrytarservicen i Sverige och Finland ska integreras ytterligare. Samarbetet med övriga östersjöstater inom ramen för BIM och TEN-T konceptet Sjömotorvägar ska fortsätta att utvecklas.

*Investeringar* för planperioden omfattar uppgradering av Atle-klassens isbrytare (132 Mkr), med bl.a. installation av avgasrening, och renovering av huvudmaskiner och drivlina samt generatorer och rörsystem.



Oden i Antarktis.

## Sjögeografisk information

Till denna verksamhet hör kvalitetsgranskning och utvärdering av sjömättningsdata, förvaltning av den digitala djupdatabasen och sjökortsdata-basen, framställning och tillhandahållande av sjögeografiska produkter samt koordinering och distribution av sjösäkerhetsinformation.

### 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 för handelssjöfarten ska prioriteras.

### Mätbara mål

- En geografiskt heltäckande digital djupdatabas, redovisande svenskt farvatten, ska skapas.
- Resultat från sjömätning som påvisar risker för sjösäkerheten ska rapporteras direkt. Övrig information ska senast inom 12 månader finnas tillgänglig för sjöfarten.
- Inga olyckor ska ske till följd av fel eller brister i sjökort eller andra nautiska publikationer.
- Fyra nya sjökort, producerade med digital teknik, ska framställas under perioden och ges ut i såväl tryckt som i digital form.
- Nautisk tilläggsinformation ska göras tillgänglig för sjöfarten.
- Externt användande av verkets sjögeografiska information ska öka.

## Resultaträkning Sjögeografisk information, tkr

	Utfall 2008	Utfall 2009	Budget 2010	Prognos 2011	Prognos 2012	Prognos 2013
<b>Rörelsens intäkter</b>						
Anslag	-	-	-	-	-	-
Övriga externa intäkter	37 689	40 356	38 940	38 000	39 000	40 000
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>37 689</b>	<b>40 356</b>	<b>38 940</b>	<b>38 000</b>	<b>39 000</b>	<b>40 000</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>						
Personalkostnader	-34 574	-37 094	-39 860	-41 548	-43 397	-45 480
Övriga externa kostnader	-23 052	-19 727	-17 986	-18 200	-18 400	-18 500
Avskrivningar	-2 819	-3 430	-3 689	-2 600	-2 300	-3 000
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-60 445</b>	<b>-60 251</b>	<b>-61 535</b>	<b>-62 348</b>	<b>-64 097</b>	<b>-66 980</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-22 756</b>	<b>-19 895</b>	<b>-22 595</b>	<b>-24 348</b>	<b>-25 097</b>	<b>-26 980</b>
Indirekta rörelseintäkter	2 315	3 287	2 600	2 727	2 727	2 727
Indirekta rörelsekostnader	-21 879	-22 471	-21 240	-21 082	-21 822	-22 402
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-42 320</b>	<b>-39 079</b>	<b>-41 235</b>	<b>-42 703</b>	<b>-44 192</b>	<b>-46 655</b>

### Inriktning

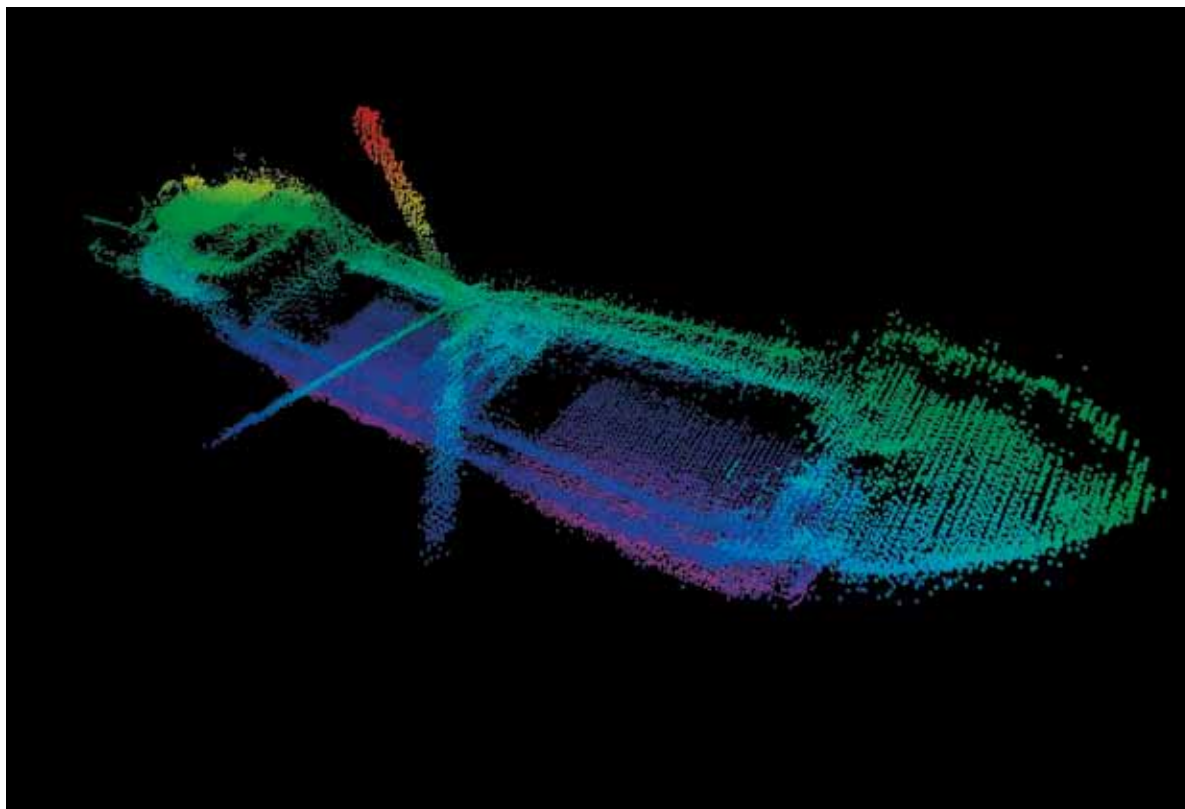
Sjöfartsverket bör även i framtiden vara den statliga myndighet som ansvarar för samordning av sjögeografisk information med ambitionen att samhällets resurser inom området totalt sett används effektivt. Den del av verksamheten som finansieras med egna medel ska i första hand vara inriktad på handelssjöfartens behov.

Verkets databaser bör göras geografiskt heltäckande. Det ska underlättas för andra parter som genomför sjömätningar att lämna djupdata till verket. Med stöd av de särskilda medel regeringen avsatt för havsmiljön har det i samarbete med Naturvårdsverket utvecklats ett arbete med att digitalisera delar av det analoga djuparkivet. I samarbete med Lantmäteriet fortsätter projektet NSL (Nationell Strand Linje) i syfte att skapa en nationell, gemensam databas med strandlinjeinformation. Under planperioden ska arbetet med att modernisera den nautiska tilläggsinformationen fullföljas.

På lite längre sikt ska en större kvalitetshöjning av sjökortsdatabasen genomföras för att fullt ut svara upp mot moderna navigationshjälpmedel såsom GPS, ECDIS och plotter. Bland annat ska det då finnas en korrekt digital strandlinje. Som ett led på vägen ska dagens verksamhetsmål utvecklas för att bättre svara mot framtidens verksamhet.

EU-direktivet Inspire ställer krav på att och hur offentlig data ska tillhandahållas. Nya önskemål riktas mot den sjögeografiska verksamheten också genom Sveriges geodatastrategi. Tillkommande kostnader för att uppfylla de krav som direktivet ställer har för perioden beräknats till 25 mkr. Denna verksamhet är i huvudsak snarare att betraktas som en sektorsuppgift än som en del i kärnverksamheten.

*Investeringarna*, som under planperioden uppgår till 7,5 mkr, avser såväl nyanskaffningar som återanskaffningar. Tyngdpunkten för investeringarna ligger i utveckling av systemen för bearbetning av djupdata, produktions- och förvaltningsverktyg för sjökortsdatabasen samt systemintegration.



Sjömättningsdata av vraket M/F Harm.

## SJÖTRAFIK

*Till detta område hör de till största delen regionalt orienterade verksamheterna sjötrafikinformation, lotsning och sjöräddning kopplad till sjö- och flygräddningscentralen. Centralt hålls dessa verksamheter operativt samman av en funktion på huvudkontoret.*

### Sjötrafikinformation

Sjötrafikinformation omfattar övervakning av och information till fartygstrafik för att förbättra dess säkerhet och för att skydda miljön. I övervakningsdelen ingår VTS-tjänst (Vessel Traffic Services), liksom SRS-tjänst (Ship reporting system), övervakning av trafikseparationszoner och kontroll av lotsdispenser och rapportering till fartygsrapporteringssystemet. I informationsdelen ingår väder- och isinformation, liksom incidentrapportering och information om störningar i farleder.

### 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

- Inga olyckor ska orsakas av felaktig sjötrafikinformation.

### Resultaträkning Sjötrafikinformation, tkr

	Utfall 2008	Utfall 2009	Budget 2010	Prognos 2011	Prognos 2012	Prognos 2013
<b>Rörelsens intäkter</b>						
Anslag	-	-	-	-	-	-
Övriga externa intäkter	1 582	2 710	1 605	0	0	0
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>1 582</b>	<b>2 710</b>	<b>1 605</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>						
Personalkostnader	-34 832	-34 632	-28 670	-28 403	-29 721	-31 202
Övriga externa kostnader	-8 448	-9 424	-12 579	-12 700	-10 900	-11 000
Avskrivningar	-3 833	-3 761	-6 428	-5 800	-4 400	-4 100
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-47 113</b>	<b>-47 817</b>	<b>-47 677</b>	<b>-46 903</b>	<b>-45 021</b>	<b>-46 302</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-45 531</b>	<b>-45 107</b>	<b>-46 072</b>	<b>-46 903</b>	<b>-45 021</b>	<b>-46 302</b>
Indirekta rörelseintäkter	1 323	2 191	1 734	1 818	1 818	1 818
Indirekta rörelsekostnader	-12 502	-14 981	-14 160	-14 054	-14 548	-14 935
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-56 710</b>	<b>-57 897</b>	<b>-58 498</b>	<b>-59 139</b>	<b>-57 751</b>	<b>-59 419</b>

### Inriktning

Europeisk lagstiftning, i form av det s.k. övervakningsdirektivet, såväl som det europeiska system för informationsutbyte som benämns SafeSea-Net kommer att ställa större krav på verksamheten. Dessa krav kan också komma att påverka hur arbetet organiseras. Samtidigt skapar AIS-teknik, i kombination med bl.a. elektronisk fartygsrapportering och annan integrerad informationshantering, förutsättningar för ökad effektivitet.

Från och med januari 2011 sköts VTS-verksamheten från en central lokaliserad i Södertälje. VTS-service delas enligt internationella rekommendationer in i tre typer av tjänster: Informationstjänst, Navigationsassistanstjänst och Trafikorganisationstjänst. Den typ som benämns Informationstjänst ska erbjudas av Sjöfartsverket i aktuella områden (SJÖFS 2008:80). Som underlag för att närmare bestämma vilken utformning eller servicenivå som Informationstjänsten ska ges

i olika områden genomför verket säkerhets- och nyttoanalys i relation till kostnaderna (Formal Safety Assessment).

Under planperioden ska den SRS som benämns Sound-VTS och drivs tillsammans med Danmark utvärderas. Samarbete och samordning med andra myndigheter i sjötrafikövervakningsfrågor bör utvecklas. Ett kompetensutvecklingsprogram genomförs för att möta de förändringar som kommer att ske, dels avseende servicemål, dels avseende utvecklingen på den tekniska sidan. Utvecklingsinsatser inom området e-Navigation är viktigt under perioden.

Effektivitets- och rationaliseringsvinsten har beräknats till 7 mkr för planperioden. Totalt beräknas investeringarna i sjötrafikinformations-centraller uppgå till 9 mkr under perioden.



VTS-operatör Lina Thoreson i Göteborgs VTS.

Foto: Tord Strømdal

## Lotsning

Till verksamheten lotsning hör beställning och planering av lotsuppdrag, lotstransport samt lotsens nautiska arbete på fartygsbryggan till stöd för fartygets befälhavare. Den operativa verksamheten utförs inom Sjöfartsverkets sjötrafikområden medan lotspliktens utformning och dispensgivning hanteras av Transportstyrelsen.

### Mål

- Sjöfartsverket ska tillhandahålla effektiv och serviceinriktad lotsning.

### Mätbara mål

- Med lots ombord ska inga trafikrelaterade olyckor eller allvarliga tillbud ske.
- Produktiviteten i lotsningsverksamheten ska öka.
- År 2013 ska alla lotsbeställningar ske elektroniskt.

## Resultaträkning Lotsning, tkr

	Utfall 2008	Utfall 2009	Budget 2010	Prognos 2011	Prognos 2012	Prognos 2013
<b>Rörelsens intäkter</b>						
Anslag	-	-	-	-	-	-
Lotsavgifter	374 306	376 674	420 000	454 200	491 200	531 300
Övriga externa intäkter	4 757	6 855	2 404	5 000	5 000	5 000
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>379 063</b>	<b>383 529</b>	<b>422 404</b>	<b>459 200</b>	<b>496 200</b>	<b>536 300</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>						
Personalkostnader	-350 399	-351 020	-362 446	-370 071	-384 919	-395 936
Övriga externa kostnader	-97 353	-87 720	-94 946	-93 000	-90 400	-89 400
Avskrivningar	-30 449	-31 719	-27 144	-25 300	-25 500	-25 700
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-478 201</b>	<b>-470 459</b>	<b>-484 536</b>	<b>-488 371</b>	<b>-500 819</b>	<b>-511 036</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>						
Indirekta rörelseintäkter	12 565	18 077	14 302	14 999	14 999	14 999
Indirekta rörelsekostnader	-118 772	-123 592	-116 822	-115 948	-120 023	-123 211
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-205 345</b>	<b>-192 445</b>	<b>-164 652</b>	<b>-130 120</b>	<b>-109 643</b>	<b>-82 948</b>

### Inriktning

Lotsning är en exklusiv och kostnadskrävande tjänst för att tillgodose tillgängligheten och upprätthålla god sjösäkerhet. Effektiviserings- och rationaliseringsmöjligheter inom verksamhetens alla delar ska även fortsättningsvis tas tillvara: Strävan efter att bredda lotsars kompetens till flera farleder fortsätter, verksamhetens fastighetsbestånd ses över och det tekniska utvecklingsarbete inom de olika delområdena krävs för att dra nytta av de möjligheter som innovation ger. Som en del i detta ska forskning kring navigationsassistans från land fortsätta.

En översyn av lotsbåtsflottan och en övergång till mer miljövänliga och ekonomiskt effektiva lotsbåtar ska genomföras under planperioden. Verket ska tydligare genomlysna de utvecklingsmöjligheter som finns avseende miljöanpassade lotstransporter. Landanslutning för värme införs successivt. Verket analyserar vidare möjligheter att differentiera lotsningsservicen och om en sådan service

bör kopplas till någon form av differentiering av lotsavgiften. En bärande tanke är att tillförsäkra i första hand prioriterade hamnar fortsatt god 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.

För att svara upp mot efterfrågan ska verket på affärsmässiga grunder öka närvaron på marknaden för öppensjölotsning. Kostnadstäckningen för lotsningsverksamheten höjs successivt och beräknas under planperioden öka till cirka 85 procent.

Den samlade effekten av besparingar och effektiviseringar beräknas till 33 mkr under planperioden och omfattar bland annat optimering av lotstransporter och effektivare planering av såväl lotsnings- som båtmanstjänsten.

*Investeringar* under planperioden beräknas uppgå till 86 mkr.



Lotsbåt i motljus.

Foto: Christer Lundin

## Sjö- och flygräddning

Vid huvudkontoret finns övergripande funktioner, medan sjö- och flygräddningscentralen i Göteborg, JRCC (Joint Rescue Coordination Centre) ansvarar för nödpassning, larmmottagning och ledning av räddningsinsatser.

De resurser som huvudsakligen medverkar i sjö- räddningsuppdrag utgörs av de statliga fartyg och båtar som tillhör Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Polisen och Försvarmakten, liksom de räddningshelikoptrar Sjöfartsverket upphandlat. Därtill utgör Sjöräddningssällskapet, med sina resurser, en viktig ideell aktör. De lokala räddningskårerna samt de handelsfartyg och övriga fartyg som trafikerar den svenska sjöräddningsregionen är också betydelsefulla.

### Mål

- Räddningsuppdrag ska kunna utföras dygnet runt, året runt.

### Mätbara mål

- Sjö- och flygräddningstjänsten ska på svenskt territorialvatten inom 60 minuter, i 90 procent av fallen, efter det besättningen larmats av sjö- och flygräddningscentralen, kunna undsätta en nödställd med en flyg- eller ytenhet, förutsatt att positionen är känd. På internationellt vatten som ingår i svensk sjö- och flygräddningsregion ska 90 minuter gälla.
- Saknade luftfartyg med sändande ELT (nödsändare i luftfartyg) skall vara lokaliserade inom 90 minuter efter fastställt nödläge medan luftfartyg utan sådan utrustning på motsvarande sätt ska vara lokaliserade inom 24 timmar. Undsättning ska kunna påbörjas omgående efter lokalisering.

## Resultaträkning Sjö- och flygräddning, tkr

	Utfall 2008	Utfall 2009	Budget 2010	Prognos 2011	Prognos 2012	Prognos 2013
<b>Rörelsens intäkter</b>						
Anslag	136 900	110 500	110 500	110 500	110 500	110 500
Övriga externa intäkter	39 224	59 258	94 825	114 825	116 000	118 000
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>176 124</b>	<b>169 758</b>	<b>205 325</b>	<b>225 325</b>	<b>226 500</b>	<b>228 500</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>						
Personalkostnader	-26 587	-38 842	-36 165	-36 041	-37 698	-39 557
Övriga externa kostnader	-187 063	-272 770	-284 023	-286 400	-284 300	-272 100
Avskrivningar	-452	-926	-1 010	-1 300	-4 300	-11 200
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-214 102</b>	<b>-312 538</b>	<b>-321 198</b>	<b>-323 741</b>	<b>-326 298</b>	<b>-322 857</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>						
Indirekta rörelseintäkter	992	1 826	1 445	1 515	1 515	1 515
Indirekta rörelsekostnader	-9 377	-12 484	-11 800	-11 712	-12 124	-12 446
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-46 363</b>	<b>-153 438</b>	<b>-126 228</b>	<b>-108 613</b>	<b>-110 407</b>	<b>-105 288</b>

### Inriktning

Integrationen av sjö- och flygräddningen i Göteborg ska löpande följas upp och ytterligare steg ska vid behov tas för att fullt ut dra nytta av de samordnings- och effektiviseringsmöjligheter som finns. Det ska också tas steg för att utveckla samverkan med andra verksamheter inom Sjöfartsverket, liksom med andra myndigheter.

Sjöfartsverket kommer att utveckla målsättningarna för sjö- och flygräddningsverksamheten genom att ta fram säkerhetsmässiga kriterier under vilka räddningsinsatser ska genomföras.

Det internationella sjöräddningssamarbetet ska stärkas genom fördjupat samarbete med de ansva-

riga myndigheterna i Finland och Estland respektive Danmark och Norge. Ett långsiktigt mål är att ersätta nuvarande bilaterala avtal mellan länderna med multilaterala avtal. Sjöfartsverket avser under perioden, tillsammans med andra östersjöländer samt Norge, delta i internationella sjöräddningsövningar.

Under perioden avses investeringar på sammanlagt 345 mkr inom området. Dessa rör främst inköp av räddningshelikoptrar. Till följd därav beräknas besparingar under perioden på 25 mkr.



SAR4579.

Foto: Jan-Åke Sköld

## ÖVRIGA MYNDIGHETSUPPGIFTER

Övriga myndighetsuppgifter ska bidra till att de transportpolitiska målen nås. De utgör insatser som sker utöver vad som ligger i kärnuppgifterna infrastruktur och sjötrafik. Insatserna omfattar samordning, samverkan, informations- och kunskapspridning samt forskning, utveckling och demonstration.

Sjöfartens utveckling och transportpolitisk måluppfyllelse redovisas i den årliga sektorrapporten och ska bl.a. ge regeringskansliet underlag för transport- och sjöfartspolitiskt utvecklingsarbete.

Effekten av besparingar och effektiviseringar uppgår till 2,5 mkr under perioden.

### Samhällsbyggnad och omvärldsanalys

Verkets arbete med samhällsbyggnad och omvärldsanalys ska utifrån ett trafikslagsövergripande synsätt ge underlag för utveckling av transportpolitiken på nationell- och EU-nivå samt bidra till verkets egen verksamhetsplanering, verksamhetsstyrning och andra myndighetsuppgifter.

#### Mål

- Verkets omvärldsanalys ska ge underlag för verksamhetsplanering, verksamhetsstyrning, sektorsarbete och andra myndighetsuppgifter.
- Metodutveckling ska skapa goda möjligheter att följa upp verksamhetsmål, liksom transportpolitiska mål.

#### Mätbara mål

- En omvärldsanalysrapport ska årligen, efter samverkan med andra relevanta myndigheter, tas fram som underlag till Sjöfartsverkets verksamhetsstyrning.

### Resultaträkning Övrig Sektor & Myndighet, tkr (exkl tjänsteexport)

	Utfall 2008	Utfall 2009	Budget 2010	Prognos 2011	Prognos 2012	Prognos 2013
<b>Rörelsens intäkter</b>						
Övriga externa intäkter	21 565	23 183	21 875	21 910	21 817	21 722
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>21 565</b>	<b>23 183</b>	<b>21 875</b>	<b>21 910</b>	<b>21 817</b>	<b>21 722</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>						
Personalkostnader	-39 929	-42 965	-41 432	-40 003	-41 911	-44 021
Övriga externa kostnader	-29 755	-32 906	-30 522	-29 847	-31 064	-31 436
Avskrivningar	-4 399	-4 985	-5 209	-6 700	-6 900	-5 900
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-74 083</b>	<b>-80 856</b>	<b>-77 163</b>	<b>-76 549</b>	<b>-79 874</b>	<b>-81 356</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-52 518</b>	<b>-57 673</b>	<b>-55 288</b>	<b>-54 639</b>	<b>-58 057</b>	<b>-59 635</b>
Indirekta rörelseintäkter	1 432	2 328	1 842	1 932	1 932	1 932
Indirekta rörelsekostnader	-13 534	-15 917	-15 045	-14 932	-15 457	-15 869
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-64 620</b>	<b>-71 262</b>	<b>-68 491</b>	<b>-67 639</b>	<b>-71 582</b>	<b>-73 572</b>



## Sjöfartens miljöpåverkan

Sjöfartsverkets arbete med att verka för minskad miljöpåverkan från sjöfarten prioriteras.

### Mål

- Sjöfartens miljöbelastning genom utsläpp till luft och vatten ska minska.
- Metoderna för att följa upp sjöfartens utsläpp till luft ska utvecklas.

### Mätbara mål

- Sjöfartsverkets miljöarbete ska bidra till att sjöfartens utsläpp per ton- och personkilometer av koldioxid och kväveoxider år 2020 är 35 procent lägre än år 2010.

### Inriktning

Sjöfarten utvecklas mot ett allt mer miljövänligt trafikslag. Ökade marknadsandelar för sjöfart är en del i utvecklingen av ett miljöanpassat transportsystem. Sjöfartsverket ska arbeta för att sjöfarten tar sin plats när samhället utvecklar gröna transportkorridorer för framtiden. Havsmiljöfrågor får allt större fokus, såväl nationellt som i internationella sammanhang. Klimatfrågan ges ökad uppmärksamhet. Behovet av verkets expertkompetens i miljöfrågor bedöms öka.

Sjöfartsverket anser att ekonomiska styrmedel i ökande omfattning bör tillämpas för att ytterligare stimulera användning av miljövänlig teknik inom sjöfarten. Verket ska ha beredskap för en diskussion om att inkludera sjöfarten i system för handel med utsläppsrätter för koldioxid.

Metoder och system för beräkning och utvärdering av utsläpp till luft ska utvecklas som ett led i att förbättra uppföljningen av sjöfartens miljöpåverkan. Insatser för att minska sjöfartens utsläpp av föroreningar till vatten ska ges ökat fokus.

## E-myndighet och FRS – Information för effektivitet och intermodalitet

Krav och förväntningar på Sjöfartsverket från omvärlden ökar också beträffande tillgänglighet till information.

### Mål

- Regeringens ambitioner avseende e-myndigheter ska förverkligas och kombineras med verkets strävan efter effektivitet och rationalitet.
- Under planperioden ska FRS<sup>1</sup> utvecklas till ett effektivt verktyg för verkets informationsförsörjning samtidigt som det fungerar som ett ”single window” för rapportering och fyller ett bredare intermodalt syfte.

### Mätbara mål

- Tillgängligheten till e-tjänsterna skall vara minst 99.5% för de centrala komponenterna under normal kontorstid.
- Utanför kontorstid ska det vara möjligt att göra felanmälningar och få prioriterade ärenden åtgärdade.

### Inriktning

Arbetet för att uppnå regeringens vision om e-myndigheter ska drivas hand i hand med verkets effektiviserings- och rationaliseringsarbete.

All information kring ett anlop ska kunna avlämnas på samma ställe, oavsett vilken myndighet som ska ta del av informationen. FRS ska vara en resurs i utvecklingen av effektiv intermodalitet. Samtidigt som systemet ska medverka till att effektivisera Sjöfartsverkets informationsförsörjning ska det också vara en resurs för andra myndigheter liksom för icke-statliga aktörer, inte minst hamnar.

Som ett led i projektet Geodatasamordning kommer Sjöfartsverket att i ökande omfattning tillgängliggöra olika typer av geografisk information, som verket har ansvar för att förvalta, i form av tjänster på nätet. Det är också ett steg för att möta Inspire-direktivets krav.

1. Det pågår en diskussion inom verket om att ändra benämningen på FRS till SafeSeaNetSweden.

En potentiellt viktig arena för intermodal samverkan avseende IT-stöd och informationshantering är ITS-området (Intelligent Transport Systems and Services). Sjöfartsverket ska delta i det arbetet inom de ramar som den nya myndighetsstrukturen erbjuder.

## Anpassning av sjöfarten till funktionshindrades behov

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

### Mål

- Tillgängligheten till kollektivtrafik till sjöss ska förbättras.

### Mätbara mål

- All kollektivtrafik till sjöss ska vara tillgänglig för alla år 2013.

### Inriktning

Verksamheten kommer under planperioden att inriktas på fortsatt samarbete med andra myndigheter och aktörer. Handboken ”Anpassning av passagerarfartyg med hänsyn till personer med funktionshandikapp” är ett viktigt instrument för att göra gällande EU-regler kända samt för att sprida kunskap om Sjöfartsverkets och handikapporganisationernas rekommendationer på ytterligare förbättringar. Från att tidigare handlat om att göra det prioriterade nätet tillgängligt till 2010 är nu målet att säkra en tillgänglighet i hela den sjöburna kollektivtrafiken.

Som ett led i arbetet för tillgänglig kollektivtrafik kommer Sjöfartsverkets fortlöpande inventeringar av handikappanpassning inom sjöfarten att fortsätta.

## Forskning, utveckling och demonstration (FUD)

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

### 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.
- Verkets insatser bör bidra till att stimulera innovation inom sektorn.

### Mätbara mål

- Insatser ska ge påvisbara resultat i form av innovation och effektivisering av sektorn, till gagn för transportpolitikens mål om funktion och hänsyn.

### Inriktning

Sjöfartsverket bör ges ansvar för sjöfartsforskning. Särskilda medel bör anslås för uppgiften. Samarbete med Trafikverket och VINNOVA (Verket för innovationssystem) är centralt.

e-Navigation är ett område som bör prioriteras, liksom andra insatser för att främja sjösäkerhet och miljö. Samarbetet inom det europeiska nätverket för sjöfartsforskning, Waterborne, är ett viktigt forum för arbetet. Den FUD-databas som Sjöfartsverket byggt upp och gjort allmänt tillgänglig via verkets hemsida ska löpande uppdateras.

Sjöfartsverket kommer fortsatt att ge stöd till Lighthouse, det kompetenscentrum inom sjöfartsforskningen som finns i Göteborg. Det samarbete som inletts med Chalmers och Handelshögskolan i Göteborg, beträffande fyra doktorandtjänster kommer att fullföljas under planperioden.

## Krisberedskap

Samhällets krisberedskap bygger på samverkan mellan i första hand de myndigheter som enligt krisberedskapsförordningen har ett särskilt ansvar för den fredstida krishanteringen. Sjöfartsverket deltar i samverkansområdena Transporter respektive Skydd, undsättning och vård.

### Mål

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

### Mätbara mål

- En strategisk risk- och sårbarhetsanalys, som vid behov också redovisar eventuella åtgärdsförslag, ska genomföras per år.

### Inriktning

Sjöfartsverket ska ytterligare förbättra och utveckla arbetet med en risk- och sårbarhetsanalys som omfattar hela sjöfartssektorn.

## Sjömansservice – kultur- och fritidsverksamhet för sjömän

Verksamheten inom Sjömansservice delas in i hamnservice, motionsaktiviteter, mediaservice, sjömansbibliotek samt nyhetsförmedling.

### Mål

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

### Mätbara mål

- Sjömansservice Internet- och elektroniska tjänster ska utvecklas för att locka fler användare.
- Klubbverksamheten ska årligen ta emot minst 53 750 besök av ombordmönstrade och hemmavarande sjömän.
- Verksamhetens kostnadstäckningsgrad bör öka.

### Inriktning

Verksamheten ska medverka till att kompensera för de kultur- och fritidsaktiviteter som sjöfolket går miste om på grund av tjänstgöring till sjöss. Ett rådgivande organ bestående av företrädare för bl.a. sjöfartsnäringsens organisationer och Svenska kyrkan ger stöd för den fortsatta utvecklingen av verksamheten. Ansträngningar ska göras för att i ökad omfattning integrera Sjömansservice med verkets verksamheter i övrigt. Förändringar i efterfrågan och utvecklingen inom media och kommunikation ska få genomslag i Sjömansservice utbud.

## Internationellt utvecklings- samarbete

Sjöfartsverket deltar inom de maritima och marina områdena i det internationella utvecklingsarbetet och samarbetar inom programmet för svensk marin resursbasutveckling.

### Mål

- Delta i internationella processer och initiativ av betydelse för global utveckling och stödja det svenska utvecklingssamarbetet och dess maritima och marina program.
- Stödja en internationell harmonisering av sjösäkerhets- och miljöarbete i samklang med konventionsåtaganden.

### Mätbara mål

- Minst en sekundering av medarbetare från Sjöfartsverket till internationella organisationer ska genomföras årligen.

### Inriktning

Sverige strävar efter ökad närvaron i de internationella processer som formar nyttjandet av våra hav inom exempelvis IMO, FAO och UNEP. Handlingsprogrammet Det Marina Initiativet är en plattform där flera marina aktörer gemensamt förvaltar och vidareutvecklar de svenska insatser som finansieras bl.a. av Sida. Det Marina Initiativet kommer att vara en utgångspunkt för verkets arbete inom området.

## Tjänsteexport

Tjänsteexport är en verksamhet som innehållsmässigt ligger nära Internationellt utvecklingsarbete. Tjänsteexportverksamheten skiljer sig dock genom att den fullt ut är externt finansierad och genom att verkets regleringsbrev föreskriver att dess kostnader och intäkter ska särredovisas. Verksamheten stöder Sjöfartsverkets åtaganden i EU:s när- och intresseområden, sjötrafikens utveckling i det svenska närområdet och nationell tillämpning av internationella sjösäkerhetskonventioner i ett globalt perspektiv. EU är den enskilt största finansiären.

### Mål

- Stärka Sjöfartsverkets internationella samarbete och vara kompetensutvecklande.

### Mätbara mål

- Sjöfartsverkets tjänsteexport ska bedrivas med full kostnadstäckning.

### Inriktning

Tjänsteexportverksamheten ska bidra med omvärldens impulser och erfarenheter till verkets organisation och vara en mekanism som tillför det maritima samfundet internationell erfarenhet. Verksamheten bedrivs i projektform och efterfrågan på Sjöfartsverkets tjänsteexport är styrande för verksamheten.

## Resultaträkning Tjänsteexport, tkr

	Utfall 2008	Utfall 2009	Budget 2010	Prognos 2011	Prognos 2012	Prognos 2013
<b>Rörelsens intäkter</b>						
Övriga externa intäkter	6 351	3 845	3 000	3 090	3 183	3 278
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>6 351</b>	<b>3 845</b>	<b>3 000</b>	<b>3 090</b>	<b>3 183</b>	<b>3 278</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>						
Personalkostnader	-4 351	-2 568	-1 817	-1 853	-1 890	-1 947
Övriga externa kostnader	-1 316	-1 019	-900	-918	-936	-964
Avskrivningar						
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-5 667</b>	<b>-3 587</b>	<b>-2 717</b>	<b>-2 771</b>	<b>-2 827</b>	<b>-2 912</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>						
Indirekta rörelseintäkter	56	46	36	38	38	38
Indirekta rörelsekostnader	-531	-312	-295	-293	-303	-311
<b>Rörelseresultat</b>	<b>209</b>	<b>-8</b>	<b>24</b>	<b>64</b>	<b>91</b>	<b>94</b>

## GEMENSAMMA FUNKTIONER

*Sjöfartsverket har en central organisation för den administrativa förvaltningen. Administrationen på de regionala kontoren är begränsad. I de gemensamma funktionerna ingår även rederiverksamheten, informationsteknik, miljöledningssystem och riskvärdering.*

*Nedanstående tabell visar totala intäkter och kostnader för Sjöfartsverkets gemensamma funktioner. Kostnaderna och intäkterna för de gemensamma funktionerna fördelats ut via schabloner, som indirekta intäkter respektive indirekta kostnader, på övriga verksamheter. Den samlade rationaliseringspotentialen inom gemensamma funktioner beräknas till 18 mkr under perioden, medan investeringarna avses uppgå till 45 mkr.*

### Resultaträkning Administration, tkr

	Utfall 2008	Utfall 2009	Budget 2010	Prognos 2011	Prognos 2012	Prognos 2013
<b>Indirekta intäkter</b>						
Anslag	27 902	15 292	15 300	15 300	15 300	15 300
Övriga externa intäkter	5 166	21 227	13 593	15 000	15 000	15 000
<b>Summa indirekta intäkter</b>	<b>33 068</b>	<b>36 519</b>	<b>28 893</b>	<b>30 300</b>	<b>30 300</b>	<b>30 300</b>
<b>Indirekta rörelsekostnader</b>						
Personalkostnader	-186 134	-151 739	-138 302	-133 439	-139 571	-144 711
Övriga externa kostnader	-101 914	-79 218	-81 524	-81 200	-82 000	-82 800
Avskrivningar	-24 510	-18 723	-16 179	-19 600	-20 900	-21 400
<b>Summa indirekta rörelsekostnader</b>	<b>-312 558</b>	<b>-249 680</b>	<b>-236 005</b>	<b>-234 239</b>	<b>-242 471</b>	<b>-248 911</b>
<b>Indirekt resultat</b>	<b>-279 490</b>	<b>-213 161</b>	<b>-207 112</b>	<b>-203 939</b>	<b>-212 171</b>	<b>-218 611</b>



Nattbild på Göteborgs hamn från Tångudden.

Foto:Tord Strømdal

## Miljöledningssystem och strategisk åtgärdsanalys

### Mål

- Arbetet med miljöledningssystemet ska systematiskt kvalitetssäkra verksamheten ur miljöperspektiv.

### Mätbara mål

- Under planperioden ska farleds- och trafikavdelningarna certifieras enligt ISO 14001.
- Strategiska åtgärdsanalyser ska år 2012 ha genomförts för de producerande avdelningarnas verksamheter och för kontorsservice.

### Inriktning

Förordning (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter trädde i kraft i januari 2010. Under planperioden ska arbetsformerna utvecklas så att förordningen är effektivt och ambitiöst implementerad i verkets verksamhet. Sjöfartsverkets miljöledningssystem ska vara en integrerad

del av verkets ledningsprocess och utvecklas i linje med verkets miljöpolicy och förordningen om miljöledning.

Under planperioden ska strategiska åtgärdsanalyser, med fokus på åtgärder på medellång och på lång sikt genomföras. De ska sålunda omfatta analyser av alternativa teknologier och lösningar, nytt materiel och verksamhetens organisation. Fokus skall ligga på climateffekter, men även emissioner av kväveoxider och svavel ska inkluderas.

## Rederiet

Sjöfartsverkets rederifunktion ansvarar för verkets isbrytnings-, sjömättnings- och arbetsfartyg, liksom för in- och uthyrning samt för underhåll och drift av fartyg.

### Mål

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

### Mätbara mål

- Verkets intäkter från extern uthyrning av fartygsresurser ska öka.
- Den samlade utnyttjandegraden av verkets fartyg ska öka.
- Dygnskostnaden för verkets fartyg ska sänkas.

### Inriktning

Verkets fartyg ska kunna utnyttjas optimalt för olika uppgifter. Strävan är att fartyg ska kunna användas för flera uppgifter inom verksamheten. Ledig fartygskapacitet ska så långt möjligt hyras ut externt.

Det föreligger förslag om att integrera statens fartyg för marin miljöövervakning, kartläggning och forskning i Sjöfartsverkets rederi. Verket är principiellt positivt till en sådan lösning. Det kräver emellertid långsiktiga, bindande avtal med berörda myndigheter och får inte innebära att verkets ekonomi äventyras.

Livstidsförlängning av Atle-klassens isbrytare innebär att fartygen kan utnyttjas ytterligare 20 till 25 år. Uppgradering är också nödvändig för att isbrytarna ska kunna utnyttjas för andra uppgifter.

## Informationsteknik

Huvudinriktningen för IT-verksamheten under perioden anges av den gällande IT-strategin.

### Mål

- Verksamhetskritisk information ska hanteras effektivt och säkert. Dubbelarbete och dubbel-lagring av information ska undvikas.

### Mätbara mål

- Ett nytt system för hantering av information om farleder och sjösäkerhetsanordningar ska vara utvecklat och infört år 2013.

### Inriktning

Utvecklingen av det interna IT-stödet handlar mycket om intern samverkan och integration mellan flera av de verksamhetsspecifika system som byggts upp under åren. En effektiv arkitektur för information och tjänster innebär att gemensam information förvaltas och ajourhålls på ett ställe i organisationen. Ett tjänsteorienterat synsätt ska tillämpas.

## Lokaliteter i Göteborg

Sjöfartsverket har idag verksamheter av många slag i Göteborg som i stor utsträckning spridda på olika håll. I vissa fall är inte heller lokalerna helt ändamålsenliga för verksamheten.

### Mål

- En lokalisering av verksamheterna som är effektiv, bidrar till minskad miljöpåverkan och drar nytta av synergier.

### Mätbara mål

- År 2011 ska beslut ha fattats om verksamheter- nas långsiktiga lokalisering.

### Inriktning

Verkets lokalförsörjning i Göteborg ska ordnas mer effektivt samtidigt som miljöpåverkan minskar och synergier tas tillvara.

## Övriga gemensamma funktioner

De övriga gemensamma funktionerna avser dels den administration som brutits ut från de olika verksamheterna och den centrala administration som finns på huvudkontoret inom områdena ekonomi, personal, utbildning, juridik och information. Även inom dessa verksamheter pågår besparings- och effektiviseringsarbete.

## PERSONALUTVECKLING

### Kompetensförsörjning

#### Mål

- Sjöfartsverket ska vara en attraktiv arbetsplats för alla.

#### Mätbara mål

- Jämn åldersfördelning ska eftersträvas.
- Antalet kvinnor, främst i kategorierna lednings- och kärnkompetens ska öka.
- Alla nyanställda ska erbjudas och delta på introduktionsutbildning.
- Beskrivning och analys av framtida kompetensbehov ska årligen uppdateras.

#### Inriktning

Rekryteringsprocesser är dyra och ofta krävs internutbildning efter anställning. Det är därför viktigt att rekrytera personer som har rätt kompetens och som väljer att stanna. I detta syfte krävs arbete inom verket.

### Jämställdhet och mångfald

#### Mål

- Alla ska ges samma möjligheter att påverka verksamhetens utformning och förvaltning, oavsett ålder, eventuellt funktionshinder, kön, könsidentitet, etnisk tillhörighet, religion, annan trosuppfattning eller annan läggning.

#### Mätbart mål

- I verkets ledningsgrupp ska inget kön ha en representation som understiger 40 procent.
- Jämn könsfördelning ska eftersträvas inom alla områden och på alla nivåer.

#### Inriktning

Alla enheter ska ha en egen handlingsplan och utse jämställdhetsombud. Information och utbildning ska ge anställda ökad kunskap om jämställdhet och mångfald.

### Arbetsmiljö, hälsa och friskvård

Verkets anställda ska gemensamt skapa god arbetsmiljö med stimulans och utmaningar. Det ska kännas inspirerande och meningsfullt att gå till arbetsplatsen och anställda ska där möta en öppen och trygg atmosfär.

#### Mål

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

#### Mätbart mål

- Sjukfrånvaron ska fortsatt ligga under 3 procent.
- Ingen anställd ska bli skadad i eller sjuk av sitt arbete.

#### Inriktning

Verket ska bevara och förstärka det friska i organisationen samtidigt som riskerna för ohälsa på arbetsplatsen minimeras. Insatserna omfattar dels ett fokus på hälsofrämjande, förebyggande insatser, dels ett fokus på rehabilitering av sjukskrivna. Samverkan ingår som en naturlig del av arbetsmiljöarbetet. Arbetet med olika friskvårdsaktiviteter fortsätter. Sjöfartsverket ska erbjuda sina anställda en s.k. friskvårdssubvention.

#### Produktion:

LFV Tryck i samarbete med Sjöfartsverket

Grafisk formgivning & tryck:  
LFV Tryck Norrköping 2010

#### Foto omslagsbild:

Jörgen Språng,

Nordiska fototävlingen för sjöfolk 2009  
Sjöfartsverket/Sjömansservice



LICENS NUMMER 341 104



SJÖFARTSVERKET

601 78 Norrköping

Telefon 011-19 10 00

E-post: [hk@sjofartsverket.se](mailto:hk@sjofartsverket.se)

[www.sjofartsverket.se](http://www.sjofartsverket.se)