



Anslagsframställan och treårsplan

2027-2029



SJÖFARTSVERKET

Innehåll

Sammanfattning – Stora investeringsbehov	3
Sjöfartsverkets uppdrag och verksamhet	4
Sjöfartens utveckling i Sverige	6
Ekonomiska förutsättningar	8
Intäkter och kostnader.....	8
Externa faktorer ger stor osäkerhet.....	9
Prognos för rörelseresultat	10
Stort investeringsbehov	11
Ekonomiskt mål för avgiftsbelagd verksamhet.....	12
Verksamhetsplan.....	13
Strategiska utvecklingsområden.....	13
Hantering av nuvarande ekonomiska förutsättningar 2027-2029....	14
Investeringsplan 2027-2029.....	15
Hantering givet ändrade ekonomiska förutsättningar 2027-2029 ...	16
Anslagsframställan.....	17
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	17
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur.....	18
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål.....	20
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur.....	22
Övriga villkor.....	22
Låneram.....	22
Räntekontokredit	22
Anslagskredit och anslagssparande	22
Beställningsbemyndiganden, finansieringsanalys, nyckeltal m.m	23
Bilaga: Förslag till investeringsplan	25

Sammanfattning – Stora investeringsbehov

Sjöfartsverkets ekonomi har under lång tid urholkats av minskande trafikvolym, underfinansiering av statliga åtaganden och bristande uppräknings av anslag och farledsavgifter. Detta har lett till att den löpande verksamheten under många år har behövt prioriteras framför långsiktiga investeringar och verksamhetsveckling för att framtidssäkra verksamheten. En stor del av fartygsflottan är därför nu föråldrad och farledsunderhållet är kraftigt eftersatt.

Anslagsförstärkningen inför 2026 är välkommen och innebär att staten i högre grad tar sitt finansieringsansvar för specifik verksamhet som primärt möter statens och allmänhetens intressen och som därmed inte ska finansieras via handelsflottans avgifter. Förstärkningen hanterar dock inte de över tid uppbyggda behoven av investeringar och utveckling.

Den pågående hårda isvintern accentuerar orimligheten i att driften av isbrytning finansieras av farledsavgifter från handelssjöfarten. Detta dels för att isbrytningen kommer en mycket liten del av sjöfarten till godo, dels för att det missgynnar sjöfart i förhållande till landtransporter – där snöröjning finansieras via anslag – vilket står i direkt strid med de transportpolitiska målen. Att väl fungerande farleder även vintertid är viktigt även ur ett totalförsvarsperspektiv talar i dessa tider även det för en ökad statlig finansiering av isbrytningen.

För att framtidssäkra Sjöfartsverkets uppdrag behövs stora investeringar i fartyg och farleder de kommande åren samtidigt som den egna verksamheten behöver utvecklas. Finansiellt innebär detta att investeringar behöver lånefinansieras, att avskrivningskostnaderna ökar kraftigt samt att effektiviseringar och produktivitetssökning måste användas för att stärka den löpande verksamheten och att ytterligare besparingar därmed inte är möjliga. Med dagens ekonomiska förutsättningar kommer detta leda till betydande resultatunderskott och ökade lånekrediter under planperioden.

Sjöfartsverket ser därutöver möjligheter till att ta ett utökat ansvar för ett stärkt totalförsvar, stärka myndighetens klimatarbete och bidra till stora samordningsvinster i staten. Detta ryms dock inte i dagens ekonomiska förutsättningar. Dagens finansieringsform, med öronmärkta medel för specifik verksamhet, lägger hinder i vägen för effektivt resursutnyttjande och förstärkning av beredskap och försvar.

För att säkra Sjöfartsverket långsiktiga leveransförmåga med finansiell stabilitet framställer Sjöfartsverket därför om:

- att myndighetens anslagsnivå avseende 1:1 höjs med 30 mnkr år 2027, ytterligare 20 mnkr år 2028 och ytterligare 20 mnkr år 2029.
- att kostnader för drift av isbrytarflottan förs till anslaget 1.2.
- att myndighetens anslagsnivå avseende 1:4 höjs med 50 mnkr år 2027, ytterligare 50 mnkr år 2028 och ytterligare 50 mnkr år 2029.
- att myndighetens samtliga anslag indexeras enligt pris- och löneomräkning (PLO).

Utan dessa förstärkningar kommer ansvarstagande för grunduppdraget medföra stora och ökande årliga underskott och Sjöfartsverkets möjligheter att bidra till ett stärkt totalförsvar, klimatarbete och statlig samordning begränsas kraftigt.

Sjöfartsverkets uppdrag och verksamhet

Sjöfartsverkets uppdrag är att ansvara för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. Det görs genom att Sjöfartsverket tillhandahåller isbrytning, lotsning, farledsservice och sjötrafiktjänster till alla tusentals fartyg som rör sig i svenska farvatten. Sjöfartsverket arbetar även med sjömätning, utmärkning av farlederna, producerar sjökort och annan sjögeografisk information. Som beredskapsmyndighet ska Sjöfartsverket ha god förmåga att motstå hot och risker, förebygga sårbarheter, hantera fredstida krissituationer och genomföra sina uppgifter under höjd beredskap.

Myndigheten har ett brett samhällsansvar och uppdrag, som också innefattar att sjömän ska ha möjlighet till en meningsfull fritid genom sjömansservice verksamhet. Sjöfartsverket ansvarar för sjö- och flygräddningen samt koordinerar insatserna med stöd av andra aktörer som ingår i sjö- och flygräddningssystemet. Det görs från räddningscentralen JRCC (Joint Rescue Co-ordination Centre).

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

Sjöfartsverkets uppdrag att hålla sjövägarna öppna medför ett behov av löpande investeringar i såväl farleder, sjösäkerhetsanordningar, fartyg och andra anläggningar som behövs för att utföra verksamheten.

Verksamheten, inklusive investeringar, finansieras till cirka 40 procent av avgifter från handelssjöfarten och nästan 60 procent av anslag och bidrag från andra myndigheter och EU. En mindre del finansieras av övrig försäljning av varor och tjänster.

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

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

Övergripande strategi: Utifrån samhällets och kundernas behov erbjuder och utvecklar vi tjänster inom sjöfart, sjö- och flygräddning och maritim infrastruktur. Det bidrar till långsiktig hållbarhet, konkurrenskraft samt en säker och innovativ sjöfart.

Verksamhetsbeskrivning

Nedan följer kortfattade verksamhetsbeskrivningar av Sjöfartsverkets olika verksamheter.

Sjö- och flygräddning

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

Isbrytning

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

Farleder

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

Sjögeografi

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

Lotsning

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

Sjötrafiktjänster

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

Sjömansservice

Sjömansservice erbjuder en aktiv och meningsfull fritid för sjöfolk. Arbetet sker i nära samverkan med hamnar, rederier, sjömanskyrkan och andra intressenter. På Sjöfartsverkets sjömansklubbar får besökarna möjlighet till social kontakt, rekreation och motion samt tillgång till internet och medier. Sjömansservice utför även besök till fartyg som inte kan besöka Sjöfartsverkets anläggningar.

Stödfunktioner

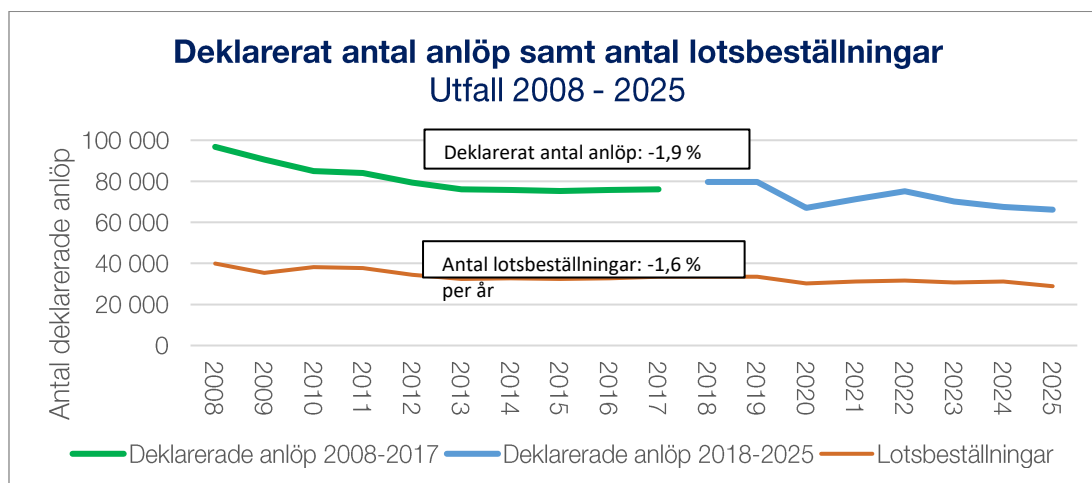
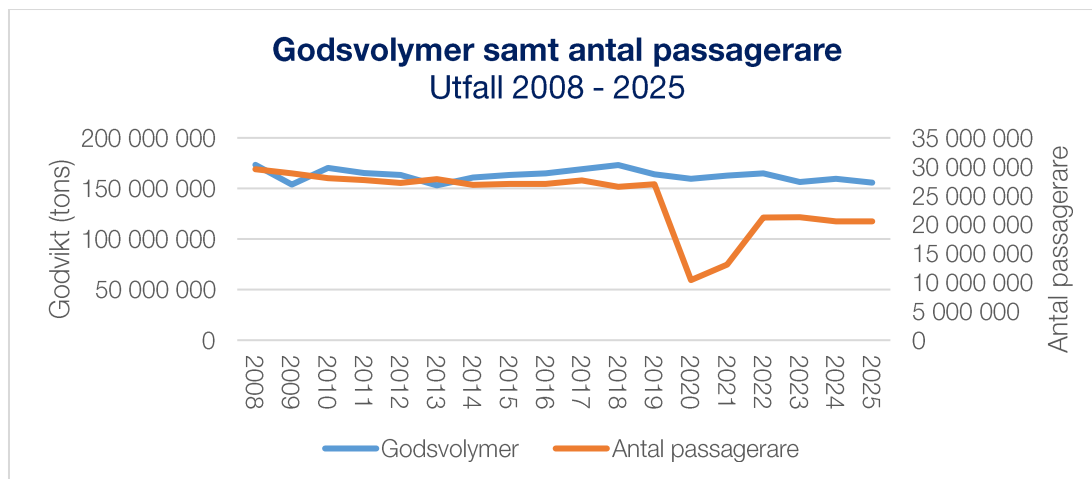
De gemensamma stödfunktionerna har till uppgift att stödja och utveckla Sjöfartsverkets operativa verksamhet samt ansvara för övriga myndighetsuppgifter. Funktionerna innehåller kompetenser inom bland annat IT, kommunikation, juridik, ekonomi, HR, säkerhet och beredskap. Utöver detta finns internrevision direkt underställd styrelsen.

Sjöfartens utveckling i Sverige

Sverige är till stor del beroende av sjöfarten för import och export av varor och gods. 90 procent av alla varor och råvaror går någon gång i transportkedjan via sjövägen till och från Sverige. Sjöfarten är en central del av transportsystemet som klarar stora volymer på ett effektivt och hållbart sätt.

Förändrad volym

Sjöfartsverket för statistik över bland annat antal anlöp, godsvolym och passagerarantal av fartyg över viss storlek samt över antalet lotsbeställningar.



Diagrammen ovan visar utvecklingen sedan 2008. Definitionen av vilka fartyg som ingår i statistiken över deklarerade anlöp justerades 2018 i samband med att en ny avgiftsmodell infördes.

Sjöfartens godsvolymer är relativt oförändrade sedan 2008 och antalet passagerare har stabiliserats på en ny, lägre, nivå efter pandemin. Däremot fortsätter antalet anlöp till svenska hamnar att minska liksom antalet lotsningar vilket får en negativ inverkan på Sjöfartsverkets ekonomi. Att godsvolymer inte minskat i samma omfattning som anlöpen beror framför allt på allt större fartyg och mer effektiv lastning.

Under 2026 kommer Sjöfartsverket ta fram förslag på en ny avgiftsmodell som kan komma att införas 2027. Den nya modellen ska vara mer transparent och enklare för rederierna att rapportera samtidigt som den beaktar de transportpolitiska målen. Den behöver också vara mer anpassad till det faktum att Sjöfartsverkets kostnader i mycket liten utsträckning påverkas av ökad eller minskad trafik.

Förändrad säkerhetspolitik

De senaste årens ökade fokus på totalförsvaret belyser även sjöfartens viktiga roll för samhället som helhet. Sjöfartsverket har en central roll i att stödja det militära försvaret och upprätthålla viktiga samhällsfunktioner, även under ansträngda förhållanden och krig. Den svenska försörjningstryggheten är i mycket hög utsträckning beroende av att import- och exportflödena kan fortgå. Sjöförbindelserna till och i Östersjöområdet är också viktiga för Natos förstärkningsoperationer och för in- och uttransport till Sveriges allierade.

Förändrat klimat

Klimatförändringarna accelererar och effekterna av ett varmare klimat syns allt tydligare i både Sverige och världen. Att dämpa klimatförändringarna bidrar bland annat till ett mer robust samhälle, vilket är av stor betydelse för sjöfarten. Sjöfartsverket bidrar till de svenska klimatmålen genom att minska klimatutsläppen från den egna verksamheten och att, inom ramen för myndighetens uppdrag, ge förutsättningar till handelssjöfartens omställning. Utöver klimatnytta skapas lägre energiberoende, utveckling inom branschen och främjande av grön teknisk utveckling.

Samordningsvinster i staten

Det ökade fokuset på totalförsvaret och de utmaningar som klimatkrisen ställer på hela samhället accentuerar behovet av att nyttja statens samlade resurser på ett effektivt sätt. Sjöfartsverket har som affärsverk haft sin huvudsakliga finansiering från och inriktning på handelssjöfartens behov, vilket riskerar att ge en suboptimering av samhällets resurser. Men det innebär också att Sjöfartsverket har byggt upp infrastruktur, resurser och kompetens som i dessa tider kan och bör nyttjas bättre av staten som helhet. Det finns risk att andra myndigheter initierar uppbyggnad av helt ny infrastruktur för att möta behov som Sjöfartsverket redan hanterar eller kan möta med mindre kompletteringar. På motsvarande sätt kan Sjöfartsverkets kompetens i maritima frågor ofta komplettera andra myndigheters och att samverka med andra offentliga aktörer ofta kan bidra till samordningsvinster i staten. För att fullt ut nyttja dessa är det viktigt att Sjöfartsverkets organisations- och finansieringsform inte blir ett hinder.

Ekonomiska förutsättningar

Sjöfartsverkets ekonomi har under lång tid urholkats av minskande trafikvolym, underfinansiering av statliga åtaganden och bristande uppräknings av anslag och farledsavgifter. Detta har lett till att den löpande verksamheten under många år har behövt prioriteras framför långsiktiga investeringar och verksamhetsveckling för att framtidssäkra verksamheten. En stor del av fartygsflottan är därför nu föråldrad och farledsunderhållet är kraftigt eftersatt.

Intäkter och kostnader

Sjöfartsverket hade ett kraftigt negativt resultat 2024 och under 2025 genomfördes stora besparingar för att nå en ekonomi i balans. För att undvika allt för drastisk påverkan på verksamheten stärktes Sjöfartsverkets anslag inför 2026 med 182,5 mnkr för att täcka statens kostnader för sjö- och flygräddningen, fritidsbåtsinfrastruktur samt för kanal- och slussinfrastruktur och vård av byggnadsminnen. Efter förstärkningen summerar anslagen 1.4 och 1.5 till 439 mnkr. Dessa anslag omfattas dock inte av uppräknings vilket med ett antagande om två procents kostnadsökningar per år innebär en urholkning av anslagen med 27 mnkr redan till år 2029. Samtidigt minskades Sjöfartsverkets anslag för Civilt försvar (anslag 1.1 ap 3) med 35 mnkr från 2025 till 2026.

Antalet anlop och lotsbeställningar har minskat med upp mot två procent per år sedan 2008. Om denna utveckling fortsätter kommer farledsintäkterna att minska med cirka 100 mnkr ackumulerat till år 2029. Detta innebär en försvagad ekonomi eftersom den verksamhet som finansieras av farledsavgifter i mycket hög utsträckning består av fasta kostnader. Till detta kommer att Sjöfartsverket endast får höja farledsavgiften motsvarande KPI-KS vilket normalt inte motsvarar Sjöfartsverkets kostnadsutveckling.

Sjöfartsverkets tredje större intäktskälla är lotsavgiften där avgiften får höjas i syfte att över tid säkerställa full kostnadstäckning av lotsningsverksamheten. Även här har trafiken minskat och trots återkommande höjningar (till exempel 10 procent 1 januari 2025, 10 procent 1 juni 2025 och ytterligare 10 procent 1 januari 2026) beräknas lotsverksamheten gå med cirka 107 mnkr i underskott under 2026. Även lotsningsverksamheten består i hög grad fasta kostnader i form av fartyg och bemanning för att hålla nuvarande servicenivå vid alla Sveriges hamnar. I prognosen nedan ligger preliminära avgiftshöjningar med 5 procent per år 2027-2029. Sjöfartsverket arbetar även med insatser för att minska de totala lotsningskostnaderna, till exempel med lotsning från land.

Sjöfartsverkets övriga intäkter består framför allt av avtalad andel av kostnaderna för sjö- och flygräddning från Eurocontrol och Forsvarsmakten, ersättning för externfinansierade projekt (främst farledsprojekt inom nationell plan), fakturering till andra myndigheter, ränteintäkter och viss försäljning av varor och tjänster. I prognosen nedan antas dessa intäkter motsvaras av kostnadsförändringar.

Sjöfartsverkets kostnader består i huvudsak av personalkostnader som utgör cirka 60 procent av myndighetens totala kostnader. Av dessa avser den största andelen, 83 procent, kostnader för anställda inom den operativa verksamheten. Prognosen nedan utgår från oförändrat antal årsarbetskrafter hela planperioden samt löneökningar om 2 procent per år. Det ska noteras att detta är ett optimistiskt antagande givet tidigare års lönerevisioner i staten, hård konkurrens kring viss kompetens (exempelvis inom IT, säkerhet, inköp, lotsning med mera) samt att de kommande årens stora investeringar kommer att kräva mer personal. Sjöfartsverket bedriver sedan ett par år tillbaka ett stort arbete i att komma till rätta med det stora antalet kollektivavtal som myndigheten har tecknat.

Under planperioden ökar avskrivningarna till följd av tidigare genomförda och planerade investeringar. Denna ökning kommer delvis från investeringar finansierade via nationell plan samt från anslagsposten för Civilt försvar vilket innebär att avskrivningskostnaden täcks med motsvarande bidrag eller anslagsintäkter. Men även egenfinansierade investeringar kommer att öka under planperioden.

Övriga kostnader består bland annat av kostnader för bränsle, material och underhåll, konsulter, licenser, hyra med mera. Dessa kostnader var relativt låga 2025 till följd av en mild isvinter, historiskt låga bränslepriser samt neddragen verksamhet till följd av besparingar.

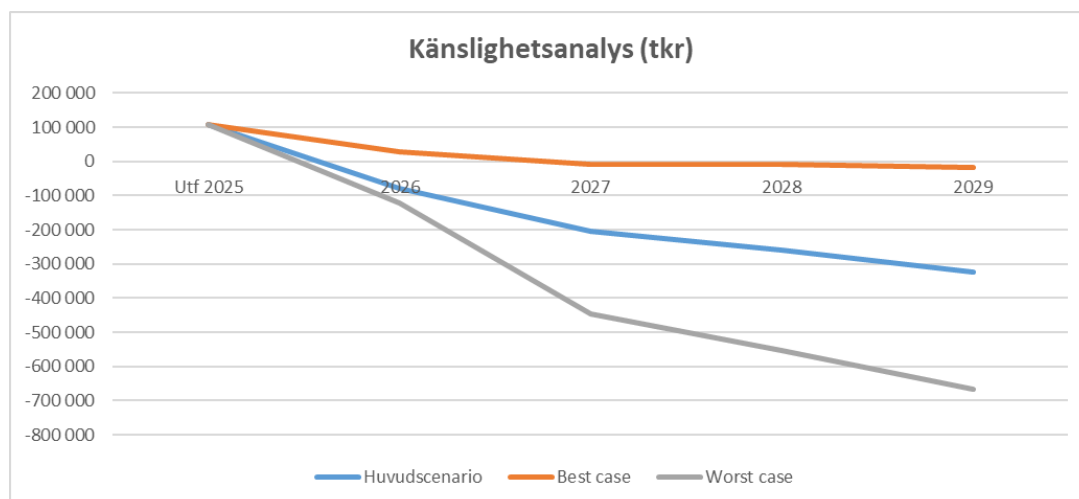
Budgetunderlaget ska enligt förordningen om årsredovisning och budgetunderlag anges i fasta priser. Då Sjöfartsverkets anslag i huvudsak inte uppräknas med pris- och löneomräkning skulle det dock ge en missvisande bild om framtida ekonomiska förutsättningar. I prognosen nedan har därför löner och övriga kostnader antagits öka med två procent per år från 2026.

För 2026 bedöms såväl indexeringen som räntan på pensionsskulden bli något lägre för att sedan återgå till tidigare indexerade nivåer 2027-2029. Pensionskostnaderna bedöms då påverka de finansiella kostnaderna med cirka -80 mnkr. Kostnaderna beräknas öka med omkring 10 mnkr per år, främst till följd av inflation, medan övriga parametrar antas vara oförändrade.

Externa faktorer ger stor osäkerhet

Utöver de antaganden som gjorts ovan påverkas Sjöfartsverkets ekonomi i hög grad av externa faktorer utanför myndighetens kontroll. I syfte att visualisera hur stor effekt några av dessa faktorer har på prognosen presenteras nedan en känslighetsanalys för kommande planperiod.

- Anlöps- och lotsningsvolym: Sjöfartsverkets infrastruktur är fast och kan därmed inte anpassas snabbt till ändrade förutsättningar. Huvudscenariot utgår ifrån att volymerna fortsätter att minska i samma takt som de senaste 17 åren, det vill säga med cirka två procent per år. I känslighetsanalysen visas även effekten av konstanta volymer ("best-case") respektive att volymerna minskar med fyra procent per år ("worst-case").
- Hårdare eller längre isvintrar: Huvudscenariot bygger på antagandet av normala isvintrar. En mild isvinter innebär minskade personal- och driftkostnader för befintliga isbrytare ("best-case") och omvänt ökade kostnader för en hårdare eller längre isvinter än genomsnittligt i worst-case scenariot. Budgeten för 2026 tar höjd för en normal isvinter. Isläget har varit betydligt värre än normalt hittills i år och risken är stor att kostnaden för isbrytning blir ovanligt hög 2026.
- Kostnader för skador och oplanerat underhåll kan öka till följd av eftersatt fartygsunderhåll vilket återspeglas i det minskade resultatet i worst-case scenariot. Huvudscenariot utgår från att dessa kostnader ligger i nivå med tidigare år under hela planperioden.
- Priset på diesel till fartygen är idag historiskt lågt (cirka 8 kronor per liter). Huvudscenariot utgår från att priset ökar till mer normala 10 kronor per liter medan "best-case" är att det ligger kvar på dagens nivå och "worst-case" beaktar ett pris på 12 kronor per liter.



Känslighetsanalysen visar att dessa faktorer kan påverka Sjöfartsverkets årliga rörelseresultat med mer än 600 mnkr fram till 2029.

Prognos för rörelseresultat

Antaganden för huvudscenariot ger följande prognos för rörelseresultatet kommande år:

RESULTATRÄKNING, (tkr)	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
	2025	2026	2027	2028	2029
Intäkter					
Farledsavgifter	1 420 221	1 485 208	1 467 875	1 463 548	1 459 234
Lotsavgifter	847 976	944 884	972 285	1 000 482	1 029 496
Anslag*	389 730	522 176	522 176	522 176	522 176
Anslag 1:1 ap 3 (CF)	61 668	68 892	68 892	68 892	68 892
Anslag 1:1 ap 5 (Ny isbrytare)	537	20 000	20 000	20 000	20 000
Anslag 1:4	265 241	348 000	348 000	348 000	348 000
Anslag 1:5	62 284	85 284	85 284	85 284	85 284
Övriga intäkter	577 277	539 576	560 999	724 288	785 618
Summa intäkter	3 235 205	3 491 843	3 523 336	3 710 494	3 796 524
Kostnader					
Personalkostnader	-1 862 401	-1 976 131	-2 037 530	-2 079 691	-2 122 695
Övriga kostnader	-1 005 423	-1 317 189	-1 381 025	-1 407 940	-1 435 392
Avskrivningar	-259 314	-276 870	-308 506	-482 066	-562 020
Summa kostnader	-3 127 138	-3 570 190	-3 727 062	-3 969 696	-4 120 107
Rörelseresultat	108 066	-78 347	-203 726	-259 202	-323 583
Resultat från finansiella investeringar					
Finansnetto	-35 127	-3 880	-39 561	-45 267	-49 615
Resultat efter finansiella poster	72 939	-82 227	-243 287	-304 469	-373 198
Bokslutsdispositioner					
Förändring av resultatförändringsfond	0	0	0	0	0
Resultat före skatt	72 939	-82 227	-243 287	-304 469	-373 198
Skattemotsvarighet	0	0	0	0	0
Årets resultat	72 939	-82 227	-243 287	-304 469	-373 198

Sammantaget ger anslagsförstärkningen inför 2026 en tillfälligt stärkt ekonomi, men fortsatt minskande sjöfartsvolymer och avsaknad av indexerade anslag innebär att de ekonomiska förutsättningarna åter är utmanande för perioden 2027-2029. Till detta kommer att den underhållsskuld på farleder som byggts upp under lång tid kvarstår eller förvärras och möjligheterna till att förnya den ålderstigna fartygsflottan begränsas.

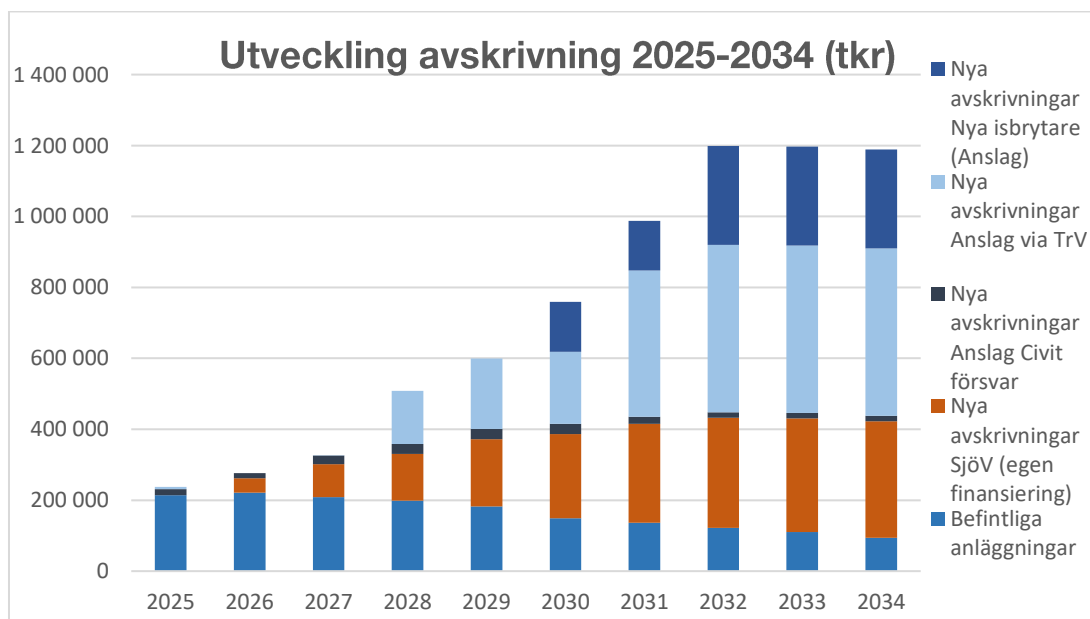
Stort investeringsbehov

Under flera decennier har Sjöfartsverkets finansiella situation begränsat möjligheterna avseende förebyggande underhåll och nyinvesteringar. Behovet av ersättningsinvesteringar är nu stort i såväl fartyg som IT-system och gällande sjösäkerhetsanordningar, farleder, byggnader och fysisk säkerhet där det finns en underhållsskuld som byggts upp under lång tid. Detta märks inte minst nu när Sjöfartsverket har att hantera en hård isvinter med ålderstigna isbrytare och hög risk för driftsavbrott/haverier. Investeringstakten under kommande år behöver öka att för att Sjöfartsverket ska kunna vidmakthålla den verksamhet som myndigheten ansvarar för.

Sjöfartsverkets investeringsplan för 2027-2029 redovisas längre fram men för att ge en bredare bild av de ekonomiska förutsättningarna redovisas här omfattning av investeringar de senaste åren och prognos för kommande 10 år.



Även om exakt utfall för varje planerad investering naturligtvis är osäker är det tydligt att avskrivningskostnaderna kommer att öka kraftigt.

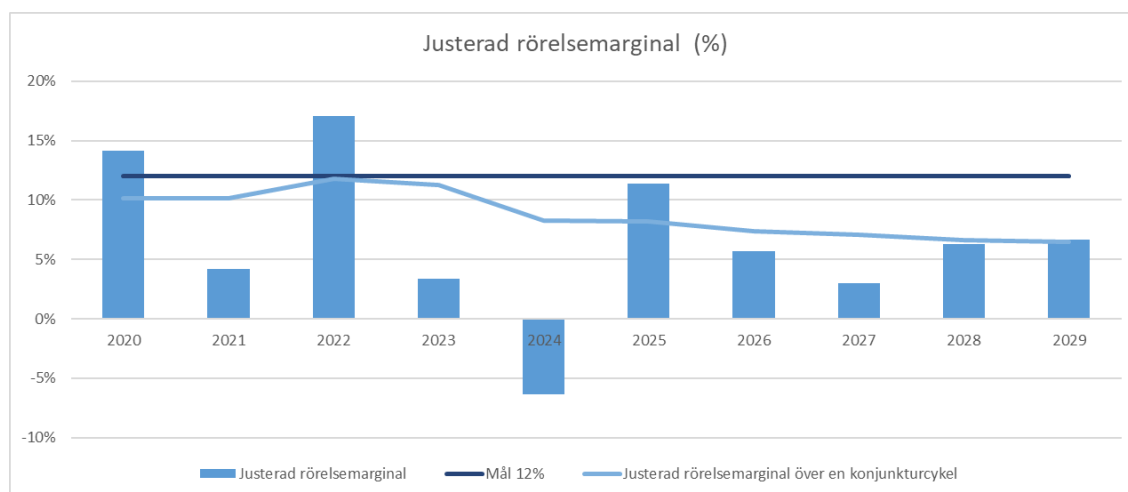


Ekonomiskt mål för avgiftsbelagd verksamhet

Sjöfartsverkets ekonomiska mål för den avgiftsbelagda verksamheten är enligt regleringsbrevet följande:

- Sjöfartsverket ska över en konjunkturcykel ha en rörelsemarginal före avskrivningar på 12 procent. Vid beräkning av rörelsemarginalen ska investeringar som finansieras med medel från nationell plan för transportinfrastrukturen exkluderas.
- Sjöfartsverket ska även ha ett eget kapital som över en konjunkturcykel uppgår till minst 500 000 000 kronor.
- Som restriktion för höjningar av farledsavgifterna gäller att avgiftstarifferna får öka med högst konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS). Medel som används till miljöincitament omfattas inte av restriktionen.

Diagrammet nedan visar rörelsemarginalen enskilda år och över en antagen konjunkturcykel på 10 år givet prognosen ovan.



Prognosen baseras på det så kallade huvudscenariot och visar att Sjöfartsverket inte uppnår lönsamhetsmålet över en konjunkturcykel. Det är framför allt antagandet om att trafiken fortsätter minska med två procent per år samt ökande avskrivningskostnader som gör att lönsamhetsmålet inte kan nås – naturligtvis tillsammans med att avgiftstarifferna inte får höjas med mer än KPI-KS.

Sjöfartsverkets egna kapital beräknas öka från 1 233 mnkr till 3 599 mnkr under slutet av planperioden. Det bundna kapitalet beräknas oförändrat 446 mnkr. Det fria egna kapitalet beräknas öka till följd av anslagsfinansierade investeringar som kapitaliseras inom eget kapital. Eget kapital beräknas överstiga det ekonomiska målet på 500 mnkr.

Sjöfartsverkets förväntas likviditet att minska med cirka 3 500 mnkr under perioden 2027–2029. Sjöfartsverket planerar att finansiera investeringar motsvarande 3 000 mnkr med egna medel under planperioden. Detta innebär en betydande belastning på likviditeten. Dessa investeringar anses dock nödvändiga för att säkerställa att myndigheten kan fortsätta leverera sitt uppdrag, särskilt med tanke på myndighetens höga investeringsskuld. De likvida medlen beräknas uppgå till drygt 544 mnkr vid slutet av 2029 under förutsättning av beviljad låneram om 500 mnkr 2028 och ytterligare 1 700 mnkr 2029.

Verksamhetsplan

Strategiska utvecklingsområden

För att utveckla och effektivisera verksamheten inom det givna uppdraget har Sjöfartsverkets styrelse beslutat om sex strategiska utvecklingsområden. Inom vart och ett av utvecklingsområdena har styrelsen fastställt en målbild.

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



Ökad lönsamhet

För att klara av att finansiera kommande investeringar, underhåll och nya tjänster behöver lönsamheten och resultatet förbättras. Regeringens ekonomiska mål som framgår i det årliga regleringsbrevet behöver också nås. Därför krävs fortsatta kostnadseffektiviseringar och att alla möjligheter till ökade intäkter tas tillvara.



Effektivare och säkrare anlöp

Sjöfartsverkets huvudsakliga uppdrag är erbjuda handelsfartyg säkra anlöp. I takt med att sedimentering och slitage samt att fartygen blir större behöver farleder fördjupas och utmärkningen förbättras. För att öka sjöfartens konkurrenskraft behöver anlöpen samordnas med hamnaktörer, anlöpsrapportering förenklas, lotsningstjänsterna bli mer flexibla och sjökorten mer behovsanpassade. Digitalisering och informationsdelning är viktiga verktyg för att effektivisera anlöpen.



Modernare och attraktivare arbetsplats

Sjöfartsverket behöver fortsätta utveckling av IT-stöd, rutiner, ledarskap, statlig värdegrund och kompetensförsörjning för ökad intern samordning, klara kommande kompetensväxling och attrahera nya medarbetare. Kompetensförsörjningen är särskilt viktig då Sjöfartsverket har brist på sjöfolk, precis som sjöfartsnäringen i stort.



Effektivare arbetssätt och processer

Sjöfartsverket levererar enligt uppsatta servicelöften. Interna processer kan dock effektiviseras genom bättre planering, ökad standardisering och genom större delaktighet i verksamhetsutvecklingen från medarbetare.



Ökad satsning på miljö och klimat

Sjöfartsverket är en miljömålsmyndighet och har därför att arbeta för de generationsmål och miljö kvalitetsmål som beslutats av riksdagen. Fokus finns på att minska CO₂ utsläppen från egen verksamhet samt miljöpåverkan vid upphandlingar som påverkar betydande miljöaspekter.



Förstärkt säkerhet och beredskap

Sjöfartsverket är en beredskapsmyndighet med särskild betydelse för samhällets civila beredskap. Utifrån nuvarande omvärldsläge behöver arbetet med att förbättra krisberedskap, beredskapsplanering, IT-säkerhet och informationssäkerhet förbättras.

Hantering av nuvarande ekonomiska förutsättningar 2027-2029

Anslagsförstärkningen och effektiviseringar under 2025 ger ett visst utrymme för att under 2026 hantera ett högt vakansläge, ökat underhåll av farleder, bemanning för isbrytarprojektet samt en rad IT-satsningar för att förbättra den grundläggande IT-infrastrukturen. Sjöfartsverket kommer även arbeta vidare med att förenkla och förtydliga det administrativa stödet samt stärka myndighetens styrmodell som en del både i ökad effektivitet och stärkt internkontroll. Ytterligare en viktig insats under 2026 är att förbereda för en ny avgiftsmodell.

Sjöfartsverket kommer även under hela planperioden att arbeta med stärkt produktivitet. Målet är produktivitetsförbättring med två procent per år. Genom ökad produktivitet kan Sjöfartsverket stärka såväl samhällsnyttan som kvaliteten i verksamheten.

Myndigheten ser dock i övrigt mycket begränsade möjligheter till fortsatta besparingar givet att uppdraget ska kunna vidmakthållas. De ekonomiska förutsättningarna har under lång tid inneburit att långsiktigt nödvändiga investeringar inte har kunnat prioriteras. Detta är inte längre hållbart. Sjöfartsverket avser att under planperioden genomföra flera nödvändiga investeringar som behövs för att framtidssäkra uppdraget. Det kommer att medföra behov av utökad låneram så som beskrivits ovan, och på sikt bidra till årliga rörelseunderskott om Sjöfartsverkets finansieringssituation inte förändras.

De planerade investeringarna omfattar dock inte insatser som primärt möter totalförvarsintressen, exempelvis sjömätning och utmärkning av alternativa farleder, skalskydd och ny teknik på fartygen och eventuellt till havs, skydd av lokaler, övervaknings- och kommunikationsteknik med mera. Detta är behov som är långt större än de medel för civilt försvar som Sjöfartsverket idag förfogar över och kommer med nuvarande ekonomiska förutsättningar inte att kunna mötas.

Investeringar i nya fartyg kommer att beakta kraven om klimatneutralitet år 2045. Dagens ekonomiska förutsättningar ger dock inte utrymme för investeringar i minskade utsläpp från existerande fartygsflotta. Arbetet mot klimatneutralitet kommer därför att gå mycket långsamt och förutsättningarna att nå målen 2045 försämrats.

Med dagens ekonomiska förutsättningar försämrats dessutom Sjöfartsverkets möjligheter att samordna sina resurser med andra myndigheter.

De anslag Sjöfartsverket förfogar över idag är antingen tydligt kopplade till specifika uppdrag (anslag 1.1 ap 3 förvaltningskostnader och andra åtgärder för stärkt beredskap och civilt försvar och 1.1 ap 5 utgifter för att förnya isbrytarflottan) eller intecknade för att täcka utgifter inom Sjöfartsverkets ansvarsområde som inte ska finansieras via handelssjöfarten (anslag 1.4 och 1.5).

Det betyder att Sjöfartsverket inte har något utrymme för att absorbera nya uppdrag från regeringen eller andra myndigheter eller proaktivt beakta fler behov än handelssjöfartens – även om det vore mest resurseffektivt för staten som helhet.

Under treårsperioden kommer Sjöfartsverket verka för att Statens fastighetsverk övertar förvaltning av följande kulturhistoriskt värdefulla fastigheter som i begränsad utsträckning är kopplade till verkets kärnverksamhet; Utklippans fyrplats, Vanäs fyr, Nidingens fyrplats, Måseskärs fyrplats och Örskärs fyrplats samt Lotsstugan vid Varbergs fästning och Marstrands lotsutkik. Ett samlat förvaltningsansvar hos Statens Fastighetsverk bedöms ge bättre förutsättningar för en långsiktig och strategisk förvaltning där bevarandet av kulturmiljövärden kan förenas med hållbar utveckling och effektiv resursanvändning.

Investeringsplan 2027-2029

Av bilaga framgår Sjöfartsverkets investeringsplan för 2027-2029.

Den samlade investeringsvolymen för perioden 2027–2029 uppgår till cirka 17,5 miljarder kronor. Investeringsplanen speglar ett fortsatt omfattande behov av både nyanskaffning och vidmakthållande för att säkerställa Sjöfartsverkets långsiktiga operativa förmåga, sjösäkerhet och tillgänglighet i det svenska sjöfartssystemet.

Av den totala investeringsvolymen avser cirka 5,8 mdkr nyanskaffning inom isbrytning, huvudsakligen kopplat till förnyelse av isbrytarflottan genom anskaffning av nya isbrytarfartyg. Dessa investeringar är avgörande för att upprätthålla kapacitet, tillgänglighet och redundans inom isbrytningsverksamheten och för att möta framtida krav på robusthet och leveranssäkerhet. Isbrytarna är en kritisk resurs för hela totalförsvaret och en förutsättning för att kunna upprätthålla folkförsörjningen i krig.

Vidare avser cirka 8,8 mdkr nyanskaffning och utveckling inom farleder med inriktning mot kapacitetsförstärkningar, alternativa farleder, säkerhetshöjande åtgärder samt anpassningar av det statliga farledsnätet för att möta förändrade transportflöden och ökade krav på effektivitet och sjösäkerhet.

Därutöver planeras cirka 1,9 mdkr i vidmakthållande av farleder, vilket omfattar underhåll av befintliga farleder genom bland annat underhållsmuddringar, tekniska installationer och andra nödvändiga åtgärder för att säkerställa framkomlighet och driftsäkerhet. Inom detta belopp ingår även ersättningsfartyg för de ålderstigna större arbetsfartygen Scandica och Baltica, som är nödvändiga för att upprätthålla funktion och tillgänglighet inom verksamheten.

Övriga investeringar avser primärt Sjöfartsverkets fartygsflotta och operativa system och omfattar främst återanskaffning av lotsbåtar och arbetsfartyg samt uppdatering och modernisering av radar-, navigations- och övervakningsutrustning i befintliga fartyg. Dessa investeringar är nödvändiga för att säkerställa en säker, effektiv och ändamålsenlig operativ verksamhet.

Utöver planerade investeringar omfattar perioden omfattande underhållsmuddringar i bland annat Lidköping om cirka 10 mnkr år 2027, Halmstad om cirka 50 mnkr under perioden 2027–2029 samt i Flintrännan om cirka 50 mnkr under perioden 2027–2028. Vidare planeras åtgärder i Göta älv, med investeringar om cirka 50 mnkr år 2028. I planen ligger även investeringar i beredskapsleder, vilket dock förutsätter att särskilt äskande under anslagsframställan beviljas.

Därutöver omfattar investeringsplanen åtgärder avseende fasta sjömärken, inklusive kassunfyrar, kustfyrar och ledfyrar, i enlighet med fastställd strategi för teknikunderhåll i farleder. Dessa investeringar bedöms sammantaget uppgå till cirka 250 mnkr under perioden 2027–2029. Vidare planeras åtgärder för hantering av miljöskuld kopplad till teknikunderhåll i farleder, uppgående till cirka 7,4 mnkr under planperioden.

Sjöfartsverket har även betydande ansvarsförbindelser avseende miljösanering, främst kopplade till hantering av förorenade sediment. Kostnaderna för miljöhantering har ökat kraftigt under de senaste åren. En väsentlig del av dessa åtaganden bedöms dock falla utanför den aktuella planperioden, men utgör en långsiktig finansiell risk för verksamheten.

Investeringsplanen förutsätter en hållbar och långsiktig finansiering av Sjöfartsverket, i linje med förslagen i anslagsframställan.

Hantering givet ändrade ekonomiska förutsättningar 2027-2029

Sjöfartsverket kan utifrån ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt perspektiv bidra till att stärka totalförsvaret, bättre resursutnyttjande inom staten som helhet samt till minskad klimatpåverkan genom att nedan beskrivna äskanden beviljas.

Sjöfartsverket anser att driften av isbrytning inte bör finansieras av farledsavgifterna då den nyttjas av en mycket liten andel av handelsflottan. Isbrytningen bör istället jämföras med snöröjning på land och finansieras på motsvarande sätt. Direkta kostnader för isbrytning har sedan 2008 normalt legat på cirka 420 mnkr per år (exklusive indirekta kostnader) i dagens penningvärde. Om isbrytardriften flyttas frigörs motsvarande belopp av farledsavgifterna. Ytterligare ett skäl till att flytta isbrytardriften är att kostnaderna varierar kraftigt mellan åren. Nuvarande läge indikerar betydligt högre kostnader för årets vinter vilket slår hårt mot Sjöfartsverkets ekonomi.

Dessa medel kan då användas för att över tid hantera underhållsskulden vad gäller farledshållning, fyrar och sjösäkerhetanordningar med mera samt förnyelse av fartygsflottan (exklusive isbrytare). Det är mer rimligt att handelssjöfarten via farledsavgiften finansierar denna upprustning då det kommer hela näringen till gagn. Det är även rimligt att på detta sätt finansiera arbetet med fossilfrihet då Sveriges klimatmål är ett nationellt, och inte endast statligt, åtagande.

Om medel inte frigörs på detta sätt krävs dock ökade anslag både för att hantera underhållsskulden och för att stärka arbetet mot klimatneutralitet.

Under anslagsframställan nedan beskrivs även behovet av ökade anslag för att hantera stora investeringar som primärt möter totalförvarsintressen samt argumentation för ökade anslag för samordningsvinster i staten.

Kommande års investeringsportfölj ställer ökade krav på resurser för att leda och genomföra investeringarna och därefter underhålla och förvalta dem. För att kunna genomföra planerade investeringar behöver upprustning och bemanning inledas redan hösten 2026 och ge kostnader flera år framöver. Dessa kostnader kommer i stor utsträckning belasta resultaträkningen vilket ytterligare är skäl till att satsningarna bör finansieras genom frigjorda medel från farledsavgifterna.

Om medel tilldelas för att Sjöfartsverket ska kunna bidra än mer till ett effektivt resursutnyttjande inom staten kan denna kapacitet börja byggas upp under hösten 2026 för att sedan öka successivt till 2029.

Anslagsframställan

Anslagsframställan innehåller Sjöfartsverkets behov av förändringar i det ekonomiska ramverket samt den anslagshöjning med tillhörande indexering som krävs för att bedriva, och i valda delar utveckla verksamhet för att möta nya krav på myndigheten.

Sjöfartsverket framställer att:

- att myndighetens anslagsnivå avseende 1:1 höjs med 30 mnkr år 2027, ytterligare 20 mnkr år 2028 och ytterligare 20 mnkr år 2029
- att kostnader för drift av isbrytarflottan förs till anslaget 1.2
- att myndighetens anslagsnivå avseende 1:4 höjs med 50 mnkr år 2027, ytterligare 50 mnkr år 2028 och ytterligare 50 mnkr år 2029
- att myndighetens samtliga anslag indexeras enligt pris- och löneomräkning (PLO)

Om drift av isbrytarflottan inte förs till 1.2 anslaget krävs motsvarande anslagsförstärkning av 1.2 respektive 1.4 anslagen.

Behov av total anslagsökning per anslagspost (tkr i 2026 års prisnivå)	Anslag 2027	2027	2028	2029
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur				
ap.3 Civilt försvar	128 000	30 000	50 000	70 000
ap.5 Isbrytare	772 119	-	-	-
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur				
Drift av isbrytarflottan	-	400 000	400 000	400 000
1:4 Ersättning för sjöräddnings- och fritidsbåtsändamål				
ap.1 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m	353 808	50 000	100 000	150 000
1:5 Ersättning för viss kanal och slussinfrastruktur				
ap.1 Ersättning till viss kanaltrafik m.m	85 284	-	-	-

1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Sjöfartsverket föreslår att anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur för 2027 ska uppgå till 930 mnkr, fördelat på civilt försvar 158 mnkr samt isbrytare 772 mnkr.

Sveriges isbrytarflotta är drygt 50 år och behöver därför förnyas. För den pågående upphandlingen av en ny isbrytare förfogar Sjöfartsverket över 768 mnkr 2027 och 801 mnkr 2028 på anslagspost 5. I nationell plan har medel avsatts för upphandling av ytterligare isbrytare. Sjöfartsverket ser detta som tillräckligt under planperioden, men betonar att upphandling av fler isbrytare behöver förberedas under perioden.

Sjöfartsverket har även tilldelats 135 mnkr från och med 2027 för insatser för att stärka det civila försvaret. Anslagsposten får nyttjas till både investeringar och kostnader. Myndigheten ser behov av ytterligare investeringar för att säkerställa 90 dagarsmålet och i övrigt stärka civilförsvaret inom Sjöfartsverkets ansvarsområde. Det rör exempelvis insatser såsom skalskydd på fartyg, särskild teknik på helikoptrar och fartyg med mera. För att hantera dessa investeringar behöver anslaget utökas med ytterligare 15 mnkr 2026 och därefter 20 mnkr i permanenta medel.

Sjöfartsverket och Trafikverket har under flera år argumenterat för utökad kapacitet i farled 225 in till Landskrona hamn och varvet Oresund Drydocks. Varvet är ett av Skandinaviens största reparationsvarv med en strategisk placering för rederier i Nordsjön, Östersjön och Bottniska viken. Ur ett svenskt perspektiv är det idag det enda kvarvarande varvet i Sverige som kan ta emot och serva större fartyg än kusttonnage. Behovet av att kunna ta emot fartyg upp till 240 meter har förstärkts kraftigt mot bakgrund av ett ökat fokus på totalförsvaret och investeringen bör därför i sin helhet bekostas av staten. Denna insats bör finansieras via Trafikverket.

I händelse av kris eller krig är Sverige i behov av alternativa farleder till sjöss. Detta för att säkra att varor kan importeras och exporteras även om ordinarie farleder slås ut, men även för att säkerställa militära transporter till och från Sverige och som en del av ansvaret som följer av Nato-medlemskapet. Arbetet med att färdigställa beredskapsfarleder är ett långsiktigt åtagande som kommer att kräva omfattande investeringar under många år. Behovet har bedömts till 10 mnkr 2027, 30 mnkr 2028 och 50 mnkr 2029 och sedan ytterligare medel under 2030-talet.

1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Sjöfartsverket föreslår att direkta kostnader för drift av isbrytarflottan förs till anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur.

Drift av isbrytarflottan

Enligt dagens finansieringsprincip ska farledsavgiften finansiera isbrytning. Detta innebär att alla fartyg som trafikerar svenska hamnar, oaktat om tjänsten nyttjas eller inte, är med och finansierar isbrytning.

Sjöfartsverket anser att isbrytning bör jämföras med kostnader för snöröjning på land och finansieras på samma sätt, det vill säga via nationell plan. I båda fallen rör det vinterhållning av trafikleder som staten idag finansierar för vissa trafikslag medan handelssjöfarten finansierar isbrytningen. Sjöfartsverket bedömer att de strukturella skillnader som finns gällande finansiering mellan trafikslagen skapar en konkurrensfördel för landtransporter. Myndigheten bedömer inte att detta är förenligt med den politiska ambitionen att flytta gods från väg till sjöfart.

Dessutom är det en mycket liten del (cirka fem procent) av handelssjöfarten som trafikerar hamnar under isrestriktion (och mindre än en procent som får isbrytarassistans). Betydelsen av sjötransporter i Bottenhavet även vintertid kan inte nog betonas – den är avgörande för industrin i norr och därmed för hela Sveriges ekonomi men också utifrån ett totalförsvarsperspektiv. Med dagens modell finansieras dock detta inte av staten utan i huvudsak av gods-transporter och färjetrafik i södra Sverige, inlandssjöfarten och sommarens kryssningstrafik.

Kostnaderna för isbrytning varierar kraftigt mellan olika år beroende på isens utbredning både geografisk och antal månader, men en mild till normal isvinter har i dagens penningvärde historiskt kostat mellan 350 och 450 miljoner kronor i direkta kostnader. Sjöfartsverket anser att dessa kostnader bör föras till anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur. Detta skulle frigöra medel från farledsavgifter som kan användas för att ersätta en ålderstigen fartygsflotta och hantera underhållsskulden vad gäller farleder enligt följande, och stärka Sjöfartsverkets arbete för klimatneutralitet (se äskande under 1.4 anslaget).

Fokus på civilt försvar och Sjöfartsverkets roll i totalförsvaret

De tjänster som handelssjöfarten finansierar via avgifter, såsom farledsunderhåll, sjögeografisk information, isbrytning och VTS-övervakning är även centrala både för det svenska totalförsvaret och för handelsflöden till och från allierade grannländer i händelse av krig. Detta kräver att en kvalitativ infrastruktur och god redundans byggs upp under fredstid så att sjöfarten inte blir en flaskhals för andra samhällsinsatser i krig.

Det har under många år funnits en ambition att hålla avgifterna nere för att styra transporter till sjöfart istället för landsväg och tåg. Detta har skapat en betydande underhållsskuld på befintlig infrastruktur och stort behov av förnyelse av Sjöfartsverkets fartygsflotta. Detta märks inte minst nu, då nuvarande nivå på fartygsflotta och farleder är låg i förhållande till totalförsvarets behov.

För att stärka Sveriges totalförsvaret ser Sjöfartsverket därför behov av att lyfta nivån på farleder och fartygsflotta, säkerställa ökad robusthet och investera i behov specifika för totalförsvaret. Dessa satsningar är också nödvändiga för att leva upp till Sveriges åtaganden i Nato.

Ålderstigen fartygsflotta

Ytterligare kritiska resurser för totalförsvaret är Sjöfartsverkets arbets- och specialfartyg. Sjöfartsverkets två stora arbetsfartyg är drygt 40 år gamla. Fartygen går inte längre att underhålla och ny funktionalitet efterfrågas. Detsamma gäller flera andra arbetsenheter. Behovet av förnyad förmåga på övriga specialfartyg såsom sjömätning för att säkerställa geografisk information om havsbotten bedöms också ha ett mycket stort värde för totalförsvarets behov av att säkra sjövägarna. Kostnaden för att ersätta arbets- och specialfartygen har beräknats till 2,5 till 3 miljarder kronor kommande tio år varav merparten under 2027-2029. Detta ger ökade årliga kostnader om cirka 140 mnkr för avskrivningar och förvaltningskostnader. Dessa kostnader kan täckas av de farledsavgifter som frigörs om driften för isbrytning flyttas till nationell plan, men behöver i annat fall tillföras Sjöfartsverket via anslag.

Underhållsskuld vad gäller farleder, fyrar och säkerhetsanordningar

Sjöfartsverket har sedan tidigare redovisat en underhållsskuld som avser farledshållning, fyrar och sjösäkerhetsanordningar med mera. Att inte hantera denna skapar en ökad sårbarhet också ur ett beredskapsperspektiv. Exempelvis visar GNSS-incidenter under 2025 ett ökat behov av att kunna använda kompletterande navigationsmetoder såsom exempelvis papperssjökort och visuell navigation. Sjöfartsverket bedömer det samlade behovet för att minska underhållsskulden till en acceptabel nivå ur ett totalförsvarsperspektiv till cirka en miljard kronor vilket ger ökade årliga kostnader om cirka 60 mnkr för avskrivningar och förvaltningskostnader. Även dessa kostnader kan täckas av de farledsavgifter som frigörs om driften för isbrytning flyttas till nationell plan, men behöver i annat fall tillföras Sjöfartsverket via anslag.

1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Sjöfartsverket föreslår att anslaget under 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål bör 2027 uppgå till totalt 410 mnkr, fördelat på statens ansvar för sjö- och flygräddning 297 mnkr, respektive fritidsbåtsinfrastruktur 63 mnkr samt 50 mnkr för övriga statliga intressen inom Sjöfartsverkets ansvarsområde. För det senare bör anslaget utökas med ytterligare 50 mnkr per år 2028 och 2029. Anslaget behöver därutöver uppräknas med pris och löneomräkning (PLO). Om farledsavgifter inte frigörs så som föreslagits ovan krävs dessutom ökade anslag för Sjöfartsverkets klimatarbete.

Ökande kostnader

Anslaget utökades inför 2026 och finansierar därmed Sjöfartsverkets kostnader för de delar av sjö- och flygräddningen respektive fritidsbåtsinfrastrukturen som ska finansieras av staten. Kostnaderna för dessa verksamheter ökar i takt med inflation och löneutveckling, men det finns ingen uppräkning av anslaget. Det innebär över tid en risk att allt större del av statens betalningsansvar indirekt skjuts över på handelsflottan och/eller att säkerheten till havs successivt försämras när besparingar behöver genomföras. Sjöfartsverket ser det som självklart att anslaget bör omräknas med pris- och löneomräkning varje budgetår.

När det gäller sjö- och flygräddningen får frånan av uppräkning vidare effekter. Finansieringen av sjö- och flygräddningen sker enligt en finansieringsprincip som arbetades fram efter ett regeringsuppdrag 2010 där staten ska stå för viss andel av finansieringen. 2025 beräknades denna andel till 291 mnkr. Inför 2026 har Sjöfartsverkets tilldelats just detta i anslag för verksamheten. Givet en inflation om två procent urholkar det finansieringen av sjö- och flygräddningen med 23 mnkr till år 2029. Då staten ska stå för cirka 45 procent av de totala kostnaderna innebär det dock att hela verksamheten behöver minska med cirka 50 mnkr. Sjöfartsverket ser det som rimligare att snarare öka statens andel och finansiering för att kunna merutnyttja resurserna för exempelvis fartygsidentifiering åt Kustbevakningen, katastrofmedicinskt stöd, transport av polis eller annan myndighetspersonal, sjukhustransporter med mera. Om inte prisomräkning införs kommer Sjöfartsverket behöva återkomma i denna fråga.

Effektivt statligt resursutnyttjande

Ovan innebär att anslaget är helt intecknat och att Sjöfartsverket inte har något budgetutrymme för att hantera samhällsintressen som inte kommer handelssjöfarten till del utöver specifika medel för att stärka det civila försvaret på 1.1 anslaget. Det betyder bland annat att det arbete som myndigheten idag redan utför som beredskapsmyndighet, i myndighets-samverkan eller utredningsstöd åt regeringen, i praktiken finansieras av farledsavgifterna. Till skillnad mot myndigheter med förvaltningsanslag har Sjöfartsverket dessutom inget utrymme att omprioritera inom för att hantera tillkommande uppdrag (som ej berör handels-sjöfarten) eller att i sin verksamhetsutveckling ta ett vidare ansvar för staten som helhet.

Detta medför ett slöseri med statens resurser av flera skäl:

- Sjöfartsverket har betydande resurser i form av fastigheter, maritima och luftburna enheter samt en unik kompetensbas. Dessa har stor potential att kunna merutnyttjas för Sveriges konkurrenskraft och totalförsvar. Fastigheter med kajer, master och fyror för bättre kommunikation till havs eller andra relevanta funktioner. Fartyg och kompetens inom undervattensinfrastruktur med möjlig utveckling till reparationskapacitet. Stora fartyg för nödbogsering och oljesanering. Arbetsfartyg för arbeten till sjöss. Helikopter-system som kan stödja och uppfylla ett flertal andra myndigheters behov.

- Sjöfartsverket har kompetens att bistå regeringen och andra myndigheter med i utredningar och med sjögeografisk information, och får löpande förfrågningar om att bistå kostnadsfritt med detta från en rad myndigheter. I dagsläget finns dock inte medel att möta dessa behov.
- Utöver de specifika behov som lyfts under anslaget 1.1 och 1.2 ovan har Sjöfartsverket kompetens och resurser för att på ett mer aktivt sätt bistå i upprustning och förvaltning av det civila försvaret och i Sveriges medlemskap i Nato. Sjöfartsverket skulle till exempel kunna, i samverkan med Forsvarsmakten och andra aktörer, bidra till att stärka den maritima säkerheten genom att bistå med sjötrafikledning, radardata, kartläggning av undervattensinfrastruktur och transporter vid händelser som exempelvis kabelincidenter. För att genomföra uppgifterna krävs en fördjupad samordning mellan myndigheter vilket i sig kräver resurser.
- Förväntan av att kunna delta i nationella och internationella övningar ökar stadigt och kan möjliggöras med ett förvaltningsanslag, till exempel inom sjö- och flygräddning utan att minska beredskapen i systemet vilket idag är gränssättande.

För att i högre grad över tid kunna möta de ökande behoven av bättre nyttjande och samordning av statens resurser behöver Sjöfartsverket förfoga över medel som inte är knutna till specifika ändamål, motsvarande andra myndigheters förvaltningsanslag. Ett sådant utrymme bör byggas upp successivt med 50 mnkr per år 2027-2029.

Sjöfartsverket ser även att införandet av SWEN (The Swedish Emergency Network) kommer att dra betydande resurser både i införande och förvaltning. Myndigheten har dock i nuläget inte tillräckligt med information om hur kostnaderna kommer att fördelas mellan kommande år utan kommer att behöva återkomma kring detta i kommande treårsplan.

Insatser för att minska Sjöfartsverkets koldioxidutsläpp 2027-2029

Sjöfartsverket har påbörjat omställningen till fossilfrihet med målet att, i linje med Sveriges klimatmål, vara fossilfria till år 2045. Fokus i arbetet ligger på fartygsflottan som står för 85 procent av myndighetens totala koldioxidutsläpp.

Fartygsflottans omställning står på två ben; energieffektiviseringar och byte till fossilfria bränslen. Energieffektiviseringar är grunden i omställningen och kan minska fartygsflottans nuvarande energibehov med 30 procent till år 2045. Detta sker genom såväl tekniska förändringar i befintligt tonnage såväl som krav på energieffektiva lösningar och framdrivningsmetoder vid anskaffning av nya fartyg. Vidare behövs ett ökat fokus på energieffektivitet i uppdragets utförande. Detta kan ske genom en förändrad planering och justeringar av fartygens hastigheter, såväl som användning av tekniska hjälpmedel såsom drönare. Kostnaden för energieffektiviseringar i befintligt tonnage beräknas till cirka 20 mnkr per år under planperioden

Som komplement till energieffektiviseringar behöver fossila bränslen bytas ut mot fossilfria alternativ. För att linjärt minska Sjöfartsverkets utsläpp fram till 2045 behöver cirka 6 500 m³ HVO användas årligen under planperioden. Detta medför en beräknad merkostnad på cirka 60 mnkr per år. Detta ger alltså en successiv minskning av koldioxidutsläppen fram till 2045. Koldioxidneutralitet under planperioden skulle, med dagens tekniska lösningar, kräva betydligt mer HVO varje år. Sjöfartsverket ser det dock som mer prioriterat att lägga medel på den tekniska utvecklingen.

För helikopterflottan är övergången till bioinblandade bränslen (SAF) det alternativ som kan sänka utsläppen. Användning av SAF har tidigare testats i projektet Fossilfritt samhällsviktigt

flyg. För Sjöfartsverkets årliga flygbränsleförbrukning uppkommer en merkostnad på cirka 30 mnkr per år för SAF.

Givet att drift av isbrytarflottan flyttas till nationell plan kan omställningen till fossilfrihet hanteras med de frigjorda medlen från farledsavgifter. Om så inte sker behöver anslaget stärkas med 110 mnkr för en successiv minskning av koldioxidutsläppen.

Sjöfartsverket påminner även om den miljöskuld verksamheten över tid byggt upp. Sjöfartsverket har identifierat ett drygt hundratal förorenade områden. Nu pågår ett systematiskt arbete att utreda föroreningarnas omfattning och art för att sedan vid behov åtgärda dem. Utifrån dagens kunskap om de förorenade områdena beräknas Sjöfartsverkets miljöskuld uppgå till ca 280 mnkr. Det fortsatta utredningsarbetet kommer medföra ökad kunskap och reviderad kostnadsuppskattning. Sjöfartsverkets ansvar för föroreningar i mark, vatten och sediment är en kostnadsdrivande faktor som behöver beaktas framgent.

1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Sjöfartsverket föreslår att anslaget under 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur ska uppräknas med pris och löneomräkning (PLO). Anslaget bör 2027 uppgå till totalt 87 mnkr.

Ökande kostnader

Anslaget utökades inför 2026 och finansierar idag en större andel av Sjöfartsverkets kostnader för drift och administration av Trollhätte kanal och slussar, Säfle kanal, samt övrig kanalverksamhet och byggnadsminnen. Statens underfinansiering riskerar redan idag att innebära att infrastrukturen successivt försämras. Dessutom ökar kostnaderna för dessa verksamheter år från år i takt med inflation, men det finns ingen uppräkning av anslaget. Det innebär över tid att allt större del av statens betalningsansvar skjuts över på handelsflottan och/eller att underhållet av kanaler, slussar och byggnadsminnen successivt försämras. Sjöfartsverket ser det som självklart att anslaget bör omräknas med PLO.

Övriga villkor

Låneram

Sjöfartsverket föreslår att låneramen utökas med 500 mnkr 2028 och ytterligare 1 700 mnkr 2029. Det finns dock en osäkerhet kopplat till isbrytarinvesteringen. Eventuellt kan ytterligare höjd låneram bli aktuell i den senare delen av planperioden.

Räntekontokredit

Med hänsyn till stora investeringsvolymerna inom anslag 1:1 föreslås en räntekontokredit för budgetåren 2027-2029 motsvarande 100 procent av anslag 1:1.

Anslagskredit och anslagssparande

Inom anslagen 1:1, ap. 3, 1.4 och 1.5 föreslår Sjöfartsverket anslagskredit om 10 procent och ett anslagssparande om tre procent. För anslaget 1.1 ap 5 bör myndigheten få behålla 100 procent av eventuellt sparande. Myndighetens ambition är att nyttja anslaget fullt ut respektive år, men genomförandet av stora investeringsprojekt innebär osäkerheter om exakt när utgifter faller ut under perioden.

Beställningsbemyndiganden, finansieringsanalys, nyckeltal m.m

Beställningsbemyndiganden (tkr)

1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur ap.5	Prognos 2026	Beräkning 2027	Beräkning 2028	Beräkning 2029	Slutår
Ekonomiska åtaganden vid årets början	0	2 505 409	1 680 409	770 409	
Nya ekonomiska åtaganden	3 880 000		0	0	2 029
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	0	825 000	910 000	770 409	2 029
Varav utgifter till följd av ekonomiska åtaganden vid utgången av 2024					
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	-1 374 591				
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	2 505 409	1 680 409	770 409	0	
Tilldelad/föreslagen bemyndiganderam	2 896 000	1 354 000	762 000	780 000	
Beslutad/beräknad anslagsnivå	1 374 591	772 119	804 050	100 000	

BALANSRÄKNING, (tkr)	Utfall 2025	Budget 2026	Prognos 2027	Prognos 2028	Prognos 2029
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar	187 043	187 043	187 043	187 043	187 043
Materiella anläggningstillgångar	9 094 086	12 799 998	18 401 015	23 750 201	28 935 205
Finansiella anläggningstillgångar	108 230	108 230	108 230	108 230	108 230
Summa anläggningstillgångar	9 389 359	13 095 272	18 696 289	24 045 475	29 230 479
Omsättningstillgångar					
Varulager m.m.	127 953	127 953	127 953	127 953	127 953
Kortfristiga fordringar	316 230	316 230	316 230	316 230	316 230
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	164 959	164 959	164 959	164 959	164 959
Avräkning med statsverket	-835 903	-796 263	-773 160	-623 836	45 599
Kassa och bank	2 318 969	1 867 113	1 090 982	82 406	-1 656 162
Summa omsättningstillgångar	2 092 208	1 679 991	926 963	67 712	-1 001 421
SUMMA TILLGÅNGAR	11 481 567	14 775 263	19 623 251	24 113 187	28 229 058
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Statskapital	446 112	446 112	446 112	446 112	446 112
Bundet eget kapital	446 112	446 112	446 112	446 112	446 112
Fritt eget kapital					
Resultatutjämningsfond	85 865	85 865	85 865	85 865	85 865
Statskapital – investeringar anslag	261 553	1 740 416	2 591 037	3 451 750	4 036 908
Balanserat resultat	366 534	340 404	162 642	-182 903	-596 769
ÅRETS RESULTAT	72 939	-82 227	-243 287	-304 469	-373 198
Summa fritt eget kapital	786 891	2 084 459	2 596 257	3 050 243	3 152 806
Summa eget kapital	1 233 003	2 530 571	3 042 369	3 496 355	3 598 918
Avsättningar					
Avsatt till pensioner	3 005 618	3 184 501	3 408 622	3 646 556	3 897 032
Övriga avsättningar	21 067	21 067	21 067	21 067	21 067
Summa avsättningar	3 026 685	3 205 568	3 429 688	3 667 623	3 918 098
Kortfristiga skulder					
Icke räntebärande skulder	373 854	373 854	373 854	373 854	373 854
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	6 848 025	8 665 270	12 777 340	16 575 355	20 338 187
Summa kortfristiga skulder	7 221 879	9 039 124	13 151 194	16 949 209	20 712 041
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	11 481 567	14 775 262	19 623 251	24 113 186	28 229 057

FINANSIERINGSANALYS, (tkr)	Utfall 2025	Budget 2026	Prognos 2027	Prognos 2028	Prognos 2029
RÖRELSEN					
Resultat efter finansiella poster	72 940	-82 227	-243 287	-304 469	-373 198
Justeringar för poster som ej ingår i kassaflödet	367 184	318 597	388 374	416 741	451 780
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	440 124	236 370	145 087	112 272	78 581
Förändringar i rörelsekapital					
Förändringar av varulager	-37 994	0	0	0	0
Förändring av kortfrist fordringar	452 282	-39 639	-23 103	-149 324	-669 435
Förändring av kortfrist skulder	1 030 211	1 817 245	4 112 070	3 798 015	3 762 832
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital	1 444 499	1 777 606	4 088 967	3 648 691	3 093 397
Kassaflöde från den löpande verksamheten	1 884 623	2 013 976	4 234 053	3 760 963	3 171 978
INVESTERINGAR					
Förändringar i långfristiga fordringar	12 021	0	0	0	0
Investeringar anläggningstillgångar	-1 480 552	-3 982 783	-5 909 524	-5 831 252	-5 747 024
Försäljning av anläggningstillgångar	650				
Kassaflöde från investeringar	-1 467 881	-3 982 783	-5 909 524	-5 831 252	-5 747 024
Kassaflöde efter investeringar	416 742	-1 968 806	-1 675 470	-2 070 290	-2 575 046
FINANSIERINGSVERKSAMHETEN					
Statskapital erhålls från statsbudgeten	113 892	1 516 950	899 339	1 061 714	836 478
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	113 892	1 516 950	899 339	1 061 714	836 478
Årets kassaflöde	530 634	-451 856	-776 131	-1 008 575	-1 738 568
LIKVIDITETSFÖRÄNDRING					
Likvida medel vid årets början	1 787 909	2 318 543	1 866 687	1 090 556	81 980
Likvida medel vid årets slut	2 318 543	1 866 687	1 090 556	81 980	-1 656 588
FÖRÄNDRING I LIKVIDA MEDEL	530 634	-451 856	-776 131	-1 008 575	-1 738 568

NYCKELTAL	Utfall 2025	Budget 2026	Prognos 2027	Prognos 2028	Prognos 2029
ANALYS					
Kassalikviditet, %	27,2	17,2	6,1	-0,4	-5,5
Balanslikviditet, %	29,0	18,6	7,0	0,4	-4,8
Sysselsatt kapital	4 239	5 715	6 451	7 143	7 496
Soliditet, %	10,7	17,1	15,5	14,5	12,7
Justerad soliditet, %	24,4	38,8	41,9	44,0	43,3
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	3,7	negativt	negativt	negativt	negativt
Räntabilitet på eget kapital, %	6,7	negativt	negativt	negativt	negativt
Räntetäckningsgrad	193,0	negativt	negativt	negativt	negativt
Justerad rörelsemarginal, %	11,4	5,7	3,0	6,3	6,7
Justerad rörelsemarginal över en konjunkturcykel, %	8,2	7,4	7,1	6,6	6,5

Bilaga: Förslag till investeringsplan

Förslag till investeringsplan 2027-2029 (tkr)	Utfall 2025	Budget 2026	Prognos 2027	Prognos 2028	Prognos 2029
Anskaffning och utveckling av nya investeringar					
Farleder	1 133 047	1 858 105	3 602 346	2 353 397	2 851 681
Isbrytning	0	1 443 750	1 437 519	2 551 824	1 834 278
Sjötrafikinformation	705	66 250	37 270	32 800	0
Sjögeografi	6 240	11 080	18 080	30 880	17 283
Lotsning	2 125	99 200	53 900	102 550	85 100
Sjö- och flygräddning	1 972	17 446	5 700	5 600	10 100
Sjömansservice	0	0	0	0	0
Gemensamt	37 098	28 020	38 500	34 000	10 500
Summa utgifter för anskaffning och utveckling	1 181 187	3 523 851	5 193 315	5 111 051	4 808 942
<i>Varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>1 181 187</i>	<i>3 523 851</i>	<i>5 193 315</i>	<i>5 111 051</i>	<i>4 808 942</i>
Finansiering					
Anslag	15 731	1 496 950	1 448 289	2 559 224	1 836 478
Egna medel	43 304	209 656	182 956	253 812	209 632
Övrig finansiering (anslag via Trafikverket)	1 122 152	1 817 245	3 562 070	2 298 015	2 762 832
Summa finansiering av anskaffning och utveckling	1 181 187	3 523 851	5 193 315	5 111 051	4 808 942
Vidmakthållande av befintliga investeringar					
Farleder	89 423	165 667	553 308	538 115	767 559
Isbrytning	53 012	52 120	37 750	26 000	25 000
Sjötrafikinformation	75 523	11 130	2 000	14 000	10 100
Sjögeografi	1 104	25 260	45 000	56 950	54 150
Lotsning	20 597	133 137	17 875	33 371	29 902
Sjö- och flygräddning	3 357	7 317	9 826	9 915	7 521
Sjömansservice	2 297	1 500	1 900	1 600	0
Gemensamt	54 048	62 800	48 550	40 250	43 850
Summa utgifter för vidmakthållande	299 361	458 932	716 209	720 201	938 082
<i>Varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>299 361</i>	<i>458 932</i>	<i>716 209</i>	<i>720 201</i>	<i>938 082</i>
Finansiering					
Anslag	96 142	20 000	1 050	2 490	0
Egna medel	203 225	438 932	715 159	717 711	938 082
Summa finansiering av vidmakthållande	299 367	458 932	716 209	720 201	938 082
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	1 480 554	3 982 783	5 909 524	5 831 252	5 747 024