

Datum
2025-12-22

Vår beteckning
25-05483

Ert datum
2025-09-30

Er beteckning
LI2025/01587

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

kopia till:
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Sjöfartsverkets remissvar avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Bakgrund

På uppdrag av Landsbygds- och infrastrukturdepartementet skickade Trafikverket den 30 september 2025 ut *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (rapport 2025:111)* på remiss. Sjöfartsverket har tagit del av huvudrapporten med tillhörande underlagsrapporter och lämnar i detta remissvar myndighetens synpunkter.

Sjöfartsverket lämnade den 27 oktober 2023, i enlighet med regeringsuppdrag LI2023/02737 och Trafikverkets ärende TRV 2023/59743, ett underlag med fakta och bedömningar avseende sjöfart för att Trafikverket skulle kunna ta fram ett trafikslagsövergripande inriktningsunderlag. Sjöfartsverket lämnade därefter, den 12 april 2024, ett remissvar avseende *Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen (rapport 2024:003)* inom ramen för regeringsuppdrag LI2023/03919.

Sjöfartsverkets samlade bedömning

Sjöfartsverket ser positivt på förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen. I jämförelse med nu gällande plan för perioden 2022–2033 har planförslaget ett mer utpräglat trafikslagsövergripande perspektiv, i vilket sjöfarten har en tydligare roll. I planförslaget beskrivs därigenom sjöfartens betydelse för Sverige och landets transportsystem bättre än tidigare. De synpunkter samt förslag på inriktningar och prioriteringar som tidigare lämnats till Trafikverket och departementet har till stor del hörtsammats i planförslaget. Investeringar som rör sjöfarten har fått en något mer framskjuten position, vilket givetvis välkomnas av Sjöfartsverket.

Planförslaget har en tydlig tyngdpunkt mot samhällsekonomisk lönsamhet, vidmakthållande och vikten att ta igen underhållsskulden i transportsystemet, men betonar också betydelsen av god konnektivitet mellan trafikslagen.

Sjöfartsverket kan konstatera att de namngivna sjöfartsinvesteringarna (både bundna och obundna) från nu gällande plan föreslås att fortsatt ingå i planen även efter planrevideringen. Dessa namngivna investeringar består av utbyten och uppgradering av slussarna i Trollhättan och Södertälje, kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder i farlederna till Göteborg (Skandiporten), Luleå (Malmporten) och mellan Landsort och Södertälje (Landsortsfarleden) samt nyanskaffning av en ny isbrytare. Sjöfartsverket ser givetvis mycket positivt på att Trafikverket därmed har hörsammat tidigare kommunicerade ställningstagande om att befintliga sjöfartsobjekt inte bör vara föremål för omprövning inför kommande planrevidering.

Formellt sett är även en om- eller nybyggnad av Hjulstabron klassificerat som ett sjöfartsobjekt, vilket Sjöfartsverket anser är särskilt angeläget att prioritera i planrevideringen. De befintliga sjöfartsobjekten är till största del redan byggstartade och är mycket viktiga att fullfölja i syfte att stärka sjöfartens potential i det svenska transportsystemet och andel av landets transportarbete. En ökad andel gods på sjöfart medför en minskad trängsel och slitage i väg- och järnvägssystemen, med en ökad energieffektivitet i transportsystemet genom sjöfartens skalfördelar. Det är på så vis positivt att det råder samsyn mellan Sjöfartsverket och Trafikverket gällande pågående sjöfartsinvesteringar.

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 där staten finansierar för vissa trafikslag medan handelssjöfarten finansierar isbrytningen. Detta innebär en styrning till fördel för landtransporter – tvärt emot de transportpolitiska målen. Isbrytning utgör dessutom en mycket viktig del i det svenska totalförsvaret vilket ytterligare talar för statlig finansiering.

Sjöfartsverket konstaterar att planförslaget avsätter 24,5 mdkr till större investeringar för sjöfart, vilket motsvarar omkring 2 procent av den totala ramen på 1171 mdkr (i 2025 års prisnivå). Sett till sjöfartens betydelse för Sverige och samhällets beroende av en fungerande sjöfart vore det emellertid rimligt att en högre andel av planens totala ram går till investeringar i, och vidmakthållande av, sjöfarten. Här bör framhållas att 90 procent av det gods som transporteras till och från Sverige någon gång går på köl.

I det stora hela är Sjöfartsverket tillfreds med planförslaget men vill nedan betona några prioriteringar som regeringen särskilt bör beakta inför kommande fastställelse av nationell plan. Detta gäller i synnerhet betydelsen av finansiering av förnyelse och drift av isbrytarflottan samt uppgradering av Hjulstabron. Utöver detta vill Sjöfartsverket förtydliga några aspekter kring kostnadsutveckling i farledsprojekt samt digitalisering av sjöfarten och ny sjökortsstandard.

I propositionen Totalförsvaret 2025–2030, prop. 2024/25:34, sid. 139-140 anges följande:

Statliga myndigheter, kommuner, regioner och näringslivet behöver i sin planering för höjd beredskap bedöma sitt behov av transporter och

transportinfrastruktur. Samtidigt behöver samverkan och dialog om behoven och möjlighet att tillhandahålla tjänster komma till stånd. Trafikverket har som ett första steg etablerat en grundstruktur för samverkansformer med näringslivets aktörer. Trafikverket har i dag till uppgift att se till att statlig transportinfrastruktur vidmakthålls och repareras. Enligt regeringen är det centralt att kunna upprätthålla denna förmåga vid höjd beredskap och ytterst krig. Transportsektorn behöver därför utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid olika typer av fredstida kriser och vid höjd beredskap eller krig.

Sjöfartsverket ser gärna att totalförsvarets behov även framhålls i den nationella planen.

Säkerställ förnyelse av isbrytarflottan

Sjöfartsverket har, sedan beslutet om finansiering av en ny isbrytare i nu gällande nationella plan, arbetat vidare med förnyelsen av den svenska isbrytarflottan. I underlag, remissvar och treårsplaner har myndigheten återkommande betonat att den fortsatta förnyelsen måste finansieras via medel från planen. Detta är avgörande för att Sjöfartsverket även framgent ska kunna upprätthålla den isbrytarkapacitet som krävs för en säker och robust vintersjöfart. En robust, förnyad isbrytarflotta ska även ses som en så kallad dual-use kopplat till det behov som finns för att stärka Sveriges beredskap, och möjlighet för Sjöfartsverket att tillhandahålla säkra, framkomliga och tillgängliga sjövägar även vid höjd beredskap eller ofred.

Trafikverket föreslår att den nationella planen ska omfatta ytterligare en isbrytare till en kostnad om 4,1 mdkr. Sjöfartsverket välkomnar att Trafikverket delvis beaktat myndighetens redovisade behov, men konstaterar att förslaget är otillräckligt. I dialog med Trafikverket har Sjöfartsverket äskat cirka 16 mdkr för att möjliggöra förnyelse av hela flottan, det vill säga ytterligare cirka 12 mdkr.

Vidare har objektet en olämplig benämning och bör omdefinieras från **En ny isbrytare** till **Förnyelse av isbrytarflottan**. Detta då både kostnader och den framtida flottans sammansättning ifråga om kapacitet och fartygsdesign ännu är föremål för analys och fördjupade utredningar.

Sjöfartsverkets isbrytarflotta består idag av sex fartyg: fyra större isbrytare i A-klass – Atle, Ymer, Frej samt polarisbrytaren Oden – samt två mindre, Idun (C-klass) och Ale (D-klass). Med undantag för Idun står samtliga isbrytare inför ett omfattande förnyelsebehov. Givet Sjöfartsverkets ekonomiska förutsättningar är en sådan förnyelse inte möjlig att genomföra med myndighetens egna medel. Finansiering via nationell plan är därför nödvändig och väl motiverad med hänsyn till isbrytningens betydelse för det svenska transportsystemet.

Förnyelsen av Atle-klassens tre isbrytare utgör första fasen i flottans modernisering. Upphandlingen av varv för det första av dessa fartyg har nyligen avslutats, med planerad leverans 2028. Under andra kvartalet 2026 ska Sjöfartsverket redovisa regeringsuppdraget (LI2025/00348) om att inrätta en gemensam arbetsgrupp tillsammans med det finska Trafikledsverket om isbrytning. Resultatet kommer att

utgöra ett centralt underlag för beslut om dimensionering och kapacitet i framtidens isbrytarflotta i både Sverige och Finland. Mot denna bakgrund behöver Sjöfartsverket även framöver inom ramen för nationell plan kunna avgöra hur medlen mest effektivt ska användas. Detta kan exempelvis innebära investering i en A-klass-isbrytare, alternativt en B-klass i kombination med två C-klass-fartyg. Regeringsuppdraget förväntas ge vägledning i denna avvägning. Sammanfattningsvis önskar Sjöfartsverket att regeringen tillskjuter ytterligare medel till förnyelsen av isbrytarflottan än de 4,1 mdkr som Trafikverket föreslår. Detta är en förutsättning för att i tid kunna förnya den ålderstigna isbrytarflottan. Därutöver önskar Sjöfartsverket att objektet omformuleras för att ge Sjöfartsverket utrymme att använda anslaget på det mest effektiva sättet. Det kan förutses att resultatet från kommande utredningar gör detta än mer tydligt.

Drift av isbrytarflottan

Sjöfartsverket anser att isbrytning bör jämföras med kostnader för snöröjning på land och finansieras på samma sätt, det vill säga finansieras via nationell plan. I båda fallen rör det vinterhållning av trafikleder som staten idag finansierar för vissa trafikslag medan handelssjöfarten finansierar isbrytningen. Detta innebär en styrning till fördel för landtransporter – tvärt emot de transportpolitiska målen.

Dessutom är det en mycket liten del (cirka 5 procent) av handelssjöfarten som trafikerar hamnar under isrestriktion. 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 godstransporter och färjetrafik i södra Sverige och sommarens kryssningstrafik.

Kostnaderna för isbrytning varierar kraftigt mellan olika år beroende på isens utbredning både geografiskt och antal månader, men en mild till normal isvinter har historiskt kostat mellan 350 och 450 miljoner kronor, exklusive indirekta kostnader. Sjöfartsverket anser att dessa kostnader bör föras till nationell plan.

I budgetpropositionen för 2026 ändrades villkoren för 1.2 anslaget på ett sätt så att kostnader för drift av isbrytning kan inlemmas; *"ersättning och bidrag i syfte att vidmakthålla transportinfrastrukturen i enlighet med de transportpolitiska målen,"* Villkoren för 1.1 anslaget har justerats på motsvarande sätt och inkluderar investeringar i isbrytare. Huvudrapportens nuvarande beskrivning av vad som ingår i den nationella planen utgår från hur villkoren för anslagen tidigare formulerats (se sid. 32). Sjöfartsverket anser att de nya formuleringarna från budgetpropositionen ska användas.

Säkerställ finansiering för Hjulstabron

Sjöfartsverket välkomnar att det namngivna objektet **Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro** fortsatt ingår i planförslaget. Det är dock oroväckande att objektet i innevarande plan befinner sig i byggstartsgrupp år 7–12, med tidigast möjliga genomförande under perioden 2028–2033. Därtill är det bekymmersamt att det finns en risk att objektet är att betrakta som ofinansierat då den uppskattade objektskostnaden om 1,179 mdkr inte förefaller belasta planförslagets ekonomiska ram. Detta skulle kunna innebära att

objektet enbart är föremål för en OPS-lösning i vilken den nödvändiga finansieringen istället sker med medel utanför utvecklingsramen.

En ny Hjulstabro är viktig då investeringen syftar till att öka kapaciteten, effektiviteten och säkerheten för transporter på och över Hjulstafjärden i Mälaren samt att skapa en bro med längre livslängd som kräver färre underhållsarbeten. Som det framgår i underlagsrapporten om namngivna investeringar (2025:115) är Hjulstabron i behov av omfattande renoveringar då den i praktiken nått slutet av sin livslängd. Brons öppningsbara del är endast 35 meter bred, vilket utgör en tydlig flaskhals i farleden mellan Södertälje sluss och hamnarna i Västerås och Köping.

Under flera år har staten investerat i kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder i Mälarfarlederna och i en ny, större sluss i Södertälje. Dessa satsningar möjliggör nu att fartyg av typ *Mälarmax* kan trafikera hamnarna i Västerås och Köping. Utan en ny Hjulstabro uteblir dock full effekthemtagning av dessa investeringar, eftersom den befintliga bron fortsatt begränsar farledens kapacitet.

Objektet Hjulstabron omfattar en ny klaffbro med 50 meters segelbar bredd, vilket säkerställer att bron uppfyller de dimensioner som fastställts inom Mälarprojektet. När ombyggnaden av Södertälje sluss och kanal är genomförd år 2027 återstår enbart flaskhalsen i form av Hjulstabron. Sjöfartsverket slutförde muddringsarbeten och arbeten med förstärkt farledsutmärkning under året. Det är dock först när åtgärder gjorts för Hjulstabron som fartygens maximala mått kan öka till 160 meters längd, 24 meters bredd samt 7 meters djupgående från dagens 135 meters längd, 18 meters bredd och 6,8 meters djupgående. Hjulstabron är därmed en förutsättning för att de systemeffekter som redan möjliggjorts genom investeringar i Mälarfarlederna och Södertälje sluss fullt ut ska realiseras.

I regeringens direktiv till Trafikverket om att ta fram förslag till nationell plan (LI2025/00640) betonas vikten av ett nationellt perspektiv, sammanhängande stråk och en tydlig systemsyn för att öka samhällsnyttan av transportinfrastrukturen. Hjulstabron är ett tydligt exempel på en åtgärd där systemsyn är nödvändig. Trafikverket anger dock att objektet har stark koppling till övriga åtgärder i Mälarfarlederna och att farleden under bron (farled 904) ingår i TEN-T:s inre vattenvägar, vilket understryker investeringens betydelse.

Trots ovan riskerar Hjulstabron fortfarande sakna full finansiering i planförslaget, men har istället pekats ut som ett möjligt OPS-projekt. Sjöfartsverket har inga invändningar mot en sådan lösning, den centrala frågan är att Hjulstabron får finansiering och genomförs så snart som möjligt.

Sjöfartsverket föreslår därför att regeringen prioriterar och säkerställer att Hjulstabron genomförs tidigt i den nationella planen. Huruvida investeringen tilldelas full finansiering i planens utvecklingsram, eller definitivt beslutas bli ett OPS-projekt, är av underordnad betydelse för Sjöfartsverket. Däremot är det mycket angeläget att objektet genomförs snarast möjligt efter planrevideringen. Det är först när en ny Hjulstabro är på plats som de miljö- och kostnadsfördelar som följer av de nya fartygsstorlekarna

realiseras fullt ut och en fullständig effekthemtagning av investeringarna i Mälaren och Södertälje kan ske.

Inkludera objektet Slussarna i Trollhättan, följdinvesteringar i planen

I Västra regionens namngivna investeringar listas **Slussarna i Trollhättan, följdinvesteringar** som ett objekt som kan övervägas för inkludering i den slutliga planen om ramen för namngivna investeringar ökas med tio procent. Enligt underlagsrapporten om namngivna investeringar (2025:115) syftar objektet till att komplettera de beslutade investeringarna i nya, större slussar i Trollhätte kanal.

Större fartyg kommer dock inte att kunna trafikera slussleden förrän ytterligare kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder genomförs både i Göta älv, Trollhätte kanal och i hamnarna i Väneren. Objektet omfattar farledsåtgärder såsom muddring och breddning av trängre passager, förstärkning av kanalsidor samt nya ledverk under broar. Därutöver behöver hamnarna i Väneren rustas och ges ökad kapacitet för att kunna ta emot framtidens *Vänermax*, som är 21 meter längre och 3,1 meter bredare än dagens fartygsdimensioner. Full effekthemtagning blir möjlig först när farledens bredd och djup säkerställts och när hamnarna har anpassats till de nya dimensionerna.

Mot denna bakgrund anser Sjöfartsverket att objektet Slussarna i Trollhättan, följdinvesteringar bör prioriteras och tas in i den slutliga nationella planen. Trafikverket bedömer åtgärden som samhällsekonomiskt lönsam. Även om de nya slussarna i Trollhätte kanal inte väntas stå färdiga förrän år 2032 ser Sjöfartsverket att kompletterande åtgärder riskerar att skjutas alltför långt in i framtiden.

Följdinvesteringarna skulle i teorin kunna hanteras i kommande planrevidering 2030, men skulle då enligt planeringsprinciperna riskera att hamna mycket sent i planen, med genomförande först efter 2037. Det är därför mer ändamålsenligt att objektet prioriteras innevarande planrevidering och placeras i planens senare del (år 7–12), så att nödvändiga utredningar kan påbörjas i tid. På så sätt kan det säkerställas att effekthemtagningen av det nya *Vänermax*, som möjliggörs av de nya slussarna i Trollhätte kanal, inte skjuts långt in i framtiden.

Digitalisering av sjöfarten

Sjöfartsverket har i sitt underlag med fakta och bedömningar till Trafikverkets inriktningsunderlag och i efterföljande remissvar betonat behovet av att påskynda utbyggnaden av digital infrastruktur och moderniseringen av farlederna för att möjliggöra digitalisering av sjöfarten. Frågan drevs även under föregående planrevidering 2022 och regeringen gav, i samband med fastställandet av nuvarande nationella plan, Trafikverket i uppdrag att genomföra en prioriterad utredning om digitalisering av sjöfarten. Detta resulterade i rapporten **Digitalisering av sjöfarten** (rapport 2024:077). Utredningen syftar bland annat till att klarlägga förutsättningarna för att modernisera det svenska farledsnätet genom utökade digitala teknikstöd – exempelvis sensorer och 5G-uppkoppling – för att förbättra sjöfartens infrastrukturutnyttjande, höja sjösäkerheten och stödja utvecklingen av digitala tjänster.

Sjöfartsverket bedömer att tekniken för digital sjöfartsinfrastruktur nu har nått en sådan mognad att både fartyg och hamnar kan börja implementera dessa system. Ett viktigt exempel är den globala S-100-standarden, framtagen av IHO och godkänd av IMO för elektroniska sjökort och navigationsprodukter från och med 2026 (se nedan).

I planförslaget för Trafikverket ett klokt resonemang om att elektrifiering, digitalisering och automatisering kommer att påverka de framtida transportmönstren genom effektivare nyttjande av infrastrukturen inom alla trafikslag. För att tillvarata digitaliseringens möjligheter behöver Trafikverket öka den digitala mognaden och skapa förutsättningar för att nyttja digitalisering i förändring och utveckling. I sammanhanget nämner Trafikverket att man ser att digitala trimningsåtgärder bidrar till att möjliggöra effektivare nyttjande av befintlig kapacitet, ökad trafiksäkerhet samt är ett av verktygen i arbetet med samhällets omställning mot ökad hållbarhet.

Detta är särskilt positivt då digitaliseringsutredningens slutsatser landat i just betydelsen av trimningsåtgärder. Med stöd i utredningens slutsatser har Sjöfartsverket sedan inriktningsplaneringen drivit linjen att modernisering av farledsnätet med digital infrastruktur inte bör hanteras som namngivna objekt. Utrullningen av digitaliserings- och moderniseringsåtgärderna i farlederna bör istället ske etappvis och finansieras genom trimningsåtgärder inom respektive Trafikverksregions löpande verksamhetsplanering, inom det preciserade åtgärdsområdet *Kapacitet och kvalitet* inom åtgärdsområdet *Tillgänglighet*. Det har därför varit viktigt att säkerställa tillräcklig medelstillsättning till trimningspotterna i den nationella planen. Trafikverkets förslag att öka anslaget till trimnings- och miljöåtgärder från 48 till 70 miljarder kronor innebär därför en välkommen höjning.

Det är vidare positivt att Trafikverket i underlagsrapporten om trimnings- och miljöåtgärder (2025:114) lyfter fram samarbetet med Sjöfartsverket i framtagandet av rapporten om sjöfartens digitalisering, och betonar att denna utgör ett viktigt underlag inför kommande nationella plan. Trafikverket nämner också att myndigheten avser att arbeta vidare med digitaliseringsåtgärder inom sjöfarten under planperioden. Förutom kapacitets- och säkerhetshöjande trimningsåtgärder, såsom muddring och förbättrad farledsutmärkning, nämner Trafikverket att flera hamnar bedöms kunna få förbättrad kapacitet eller mindre restriktioner vid vind, mörker och sikt genom åtgärder som förstärkt farledsutmärkning och ökad användning av digital teknik, exempelvis sensorer för mer exakt positionering.

Framtida behov rörande implementering av S-100

Tätt kopplat till trimningsåtgärder för modernisering och digitalisering av farlederna är den kommande S-100-standarden för sjögeografisk information och sjökort. S-100 är en väsentlig del av det framtida digitaliserade sjöfartssystemet. Grundprincipen är att S-100 samlar all den information som är nödvändig för navigation och integrerar denna i systemet för elektroniska sjökort (ECDIS). Idag måste nödvändig information som till exempel vattenstånd, ytvattenströmmar, väder, status på sjömärken och hamninformation eftersökas via andra kanaler. Syftet med S-100-standarden är att integrera all denna information i framtidens ECDIS. Med digitala grunddata enligt S-

100-standard redovisas modernt sjömätta farvatten enligt internationella krav tillsammans med olika realtidsdata och med stöd av ständigt tillgänglig och tillförlitlig GNSS. Detta ger förutsättningar för last- och ruttoptimering, reducerad bränsleförbrukning och minskad risk för grundstötningar och fartygskollisioner.

I november 2022 tog IMO beslut om implementering av S-100 i ECDIS. Beslutet innebär att S-100 är tillåtet att installeras från den 1 januari 2026 och från och med 1 januari 2029 måste alla nyinstallationer av ECDIS vara S-100. Denna standard är grundläggande ekosystem en del av den digitala infrastrukturen för sjöfarten.

S-100-standarderna består av flera olika delar, som till exempel navigationssjökort (S-101), detaljerad djupinformation (S-102), aktuellt och prognostiserat vattenstånd (S-104) samt ytvattenströmmar (S-111).

Sjöfartsverket har tagit fram en övergripande implementeringsplan för implementering av de mest prioriterade S-100-produkterna. De första S-100-produkterna börjar produceras 2025–2026. För S-101 ska fullständig täckning av svenska farvatten finnas i slutet av 2026. Den geografiska utbredningen S-102 kommer att begränsas av var modern godkänd sjömätning har utförts, men också av sekretesskäl kring detaljerad djupinformation. Inriktningen är att S-102 ska finnas i fartygsstråken till de så kallade TEN-T hamnarna i Östersjöregionen.

Ökade kostnader i farledsprojekt

Planförslaget har ett tydligt fokus på samhällsekonomisk lönsamhet, kostnads-effektivitet och kostnadskontroll i investeringsprojekt. Trafikverket nämner att kostnadsbedömningarna i investeringsprojekten är särskilt osäkra i tidiga skeden och historiska erfarenheter visar att faktiska kostnader för större objekt ofta överstiger initiala bedömningar. Trafikverket nämner att under perioden 2011–2022 ökade priserna på anläggningsmarknaden ungefär dubbelt så snabbt som priserna generellt. Investeringsindex för järnväg respektive väg ökade med cirka 40–50 procent, och driftsindex med cirka 40 procent, jämfört med konsumentprisindex (KPI-KS) som steg med cirka 19 procent. Världsmarknadspriser på olja och stål samt det geopolitiska läget har haft en påtaglig effekt på prisnivåerna.

Mot denna bakgrund vill Sjöfartsverket förtydliga kostnadsutvecklingen i pågående sjöfartsinvesteringar och farledsprojekt, där framförallt kostnader för muddring och hantering av förorenade massor/sediment ökat kraftigt de senaste åren. Stigande bränslekostnader har också en stor påverkan och har genererat ökade kostnader för muddringsentreprenaderna. Redan i myndighetens omvärldsanalys 2023 uppmärksammades denna risk.

Denna situation har varit särskilt tydlig i projekten **Malmporten** i Luleå och **Skandiaporten** i Göteborg. Farledsprojekt omfattas av miljödomar som ställer krav på särskilda åtgärder och försiktighetsprinciper. För Malmporten och Skandiaporten har upphandlingarna av muddringsentreprenörer tvingats avbrytas på grund av skenande kostnader. I Skandiaporten fick exempelvis Sjöfartsverket och Göteborgs hamn avslag på en dispensansökan gällande dumpning av muddermassor. Mark- och

miljödomstolens dom medför att muddermassor, med en föroreningshalt i klass 4 och 5 enligt SGU:s och Naturvårdsverkets klassificering, inte får dumpas till havs. Dessa måste istället tas om hand och deponeras på land, vilket är mycket kostnadsdrivande för projekten. Kostnadsökningarna för hanteringen av muddermassor beror bland annat på att det bara finns ett begränsat antal kvalificerade entreprenörer tillgängliga på marknaden, men också en generellt osäker och instabil internationell marknadssituation samt stora osäkerheter rörande miljöbalkens krav på hantering och deponering av förorenade massor.

Med anledning av skenande kostnader för hantering av förorenade massor arbetar Sjöfartsverket med att identifiera kostnadsreducerande åtgärder i respektive projekt utan att kompromissa med säkerhet eller projektets effektmål. Exempelvis kan farledsdesignen justeras, bland annat genom korrigeringar i farledsbredd, för att optimera nytta i förhållande till kostnad.

Osäkra prognoser för sjöfarten

I kapitel 2.2 i huvudrapporten prognostiserar Trafikverket en minskning på 14 procent av sjöfartens transportarbete fram till 2045. Minskningen förklaras med att fossila bränslen successivt ersätts av eldrift, vilket väntas reducera transporterna av råolja och oljeprodukter. Klimatpolitiska åtgärder förväntas i praktiken innebära att användningen av råolja och oljeprodukter inom transportsektorn upphör fram till 2045. Tillsammans med en kraftigt ökad godsvolym på väg och järnväg spår Trafikverket att sjöfarten därmed kommer stå för en kraftigt minskad andel av det totala transportarbetet.

Sjöfartsverket ställer sig emellertid frågande till denna prognos med en kraftig minskning av sjöfartens transportarbete. Antagandet om ett reducerat antal oljetransporter är rimligt, men det rådande omvärldsläget gör att de ekonomiska bedömningarna om framtiden är svårbedömda i ett längre perspektiv. För närvarande är det svårbedömt hur minskningen av sjöfartens oljetransporter kontra tillväxt i tonkilometer för andra segment, såsom export av järnmalm och fossilfritt stål, kommer att se ut om några år.

Framtida öknings av sjöfartens godsmängder är starkt kopplade till den svenska basindustrins utveckling i Norrland där gruv-, stål- och skogssektorn driver efterfrågan på sjötransporter. Med hänsyn till pågående industriella satsningar och industrialiseringsprojekt inom den gröna omställningen kan stora strukturella förändringar i godsflöden ske till hamnarna i exempelvis Norrbotten och Västerbotten under 2030-talet. Flera industriprojekt i regionen beräknas vara färdiga omkring 2033, vilket sannolikt skapar ett ökat transportbehov. Dessutom väntas Malmporten och investeringarna i Luleå hamn vara färdigställda, vilket också möjliggör en hantering av dessa ökade godsvolymer.

Mot bakgrund av detta vill Sjöfartsverket betona att det är viktigt att studera prognoser gällande godsutveckling ur ett regionalt perspektiv. Även om det totala transportarbetet med sjöfart förväntas minska, finns det regioner i Sverige där transportarbetet istället kan komma att öka, vilket då i synnerhet gäller delar av Norrlandskusten. Enligt den tilläggsprognos som Trafikverket tagit fram med anledning av industriinvesteringarna i

Datum
2025-12-22

Vår beteckning
25-05483

Norrbottnen och Västerbotten prognosticeras den hanterade godsmängden i Luleå hamn att öka från dagens drygt 7 miljoner ton till 26,2 miljoner ton år 2040.

Sjöfartsverket har tidigare lyft behovet av att Trafikverket och Sjöfartsverket tillsammans ska ta fram känslighetsanalyser, regionala godsanalyser på hamnområden och scenarier för att få ett mer nyanserat och uppdaterat underlag för styrning och planering av sjöfarten. Detta motiveras också av möjliga nya politiska initiativ kopplat till hamnpolitiken, som till exempel en framtida nationell hamnstrategi.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Erik Eklund. I den slutliga handläggningen har enhetschefen för Maritim Samverkan och Utveckling Johan Wahlström, infrastrukturstrategen Henning Grauers och verksjuristen Ulf Holmgren deltagit, även föredragande.

Detta beslut har fastställts elektroniskt i Sjöfartsverkets ärendehanteringssystem.