

Årlig redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Inledning	4
Om uppdraget	4
Vilka delar kvarstår?	4
Grunduppdraget: Främja sjöfarten och verka för överflyttning av gods från väg	5
Ambitionen om överflyttning ligger fast – men inriktningen har förändrats.....	5
Stor potential men bekymmersamt läge för Väner- och Mälarsjöfarten.....	5
Det har också tagits kliv framåt.....	7
Helhetsgrepp för mer gods på Väner och Mälaren.....	8
Annat under året	11
Deluppdrag om gröna sjöfartskorridorer	12
Skandinavisk sjöfart i tätén	12
Flera gröna sjöfartskorridorer på plats.....	12
Stort engagemang i vårt närområde	13
Åtgärderna i handlingsplanen fortskrider	14
Andra initiativ som berör gröna sjöfartskorridorer.....	14
Förutsättningarna har förändrats – och arbetet likaså	16
Deluppdrag om innovationsupphandling.....	17
Stort intresse för webinarium	17
Begränsat underlag för samverkansplattform	18
Status quo för innovationsupphandling	18
Hur ser det ut i andra nordiska länder?.....	18
Tiden efter samordningsuppdraget.....	19
Den inrikes sjöfarten och närsjöfarten behöver stärkas även framöver.....	19
Arbetet med gröna sjöfartskorridorer behöver fortgå.....	20
Uppdraget om innovationsupphandling till vägs ände	21
Bilaga 1 – Status Handlingsplan för gröna sjöfartskorridorer	22

Sammanfattning

Med drygt ett år kvar av regeringsuppdraget som nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart är det dags att blicka framåt. Vad återstår och vilka åtgärder krävs för att ta arbetet vidare efter uppdragets slut?

Fortsätt stärka den inrikes sjöfarten och närsjöfarten

Det behövs fortsatta insatser för att utveckla den inrikes sjöfarten och närsjöfarten. En del pågår, annat behöver påbörjas.

Inför ett ramverk för Vänern och Mälaren

Att sjöfarten ökar i omfattning är avgörande för att få ut nyttorna av de omfattande investeringar som nu genomförs i Södertälje sluss och Trollhätte kanal. Men förutsättningar för en sådan utveckling är ännu inte helt på plats. Därför behövs ett samlat ramverk som tydliggör mål, ambitioner och åtaganden för att utveckla transportsystemen på Vänern och Mälaren. Dessa har en viktig funktion i det nationella godstransportsystemet, men potentialen utnyttjas inte fullt ut. 2002 års Vänersjöfartsöverenskommelse skulle kunna utgöra grunden för ett sådant ramverk.

Utveckla och lansera en informationsportal

Sjöfarten som transportalternativ behöver synliggöras även efter uppdragets slut, inte minst för transportköparna. Information och kunskap är grundläggande vid planeringen och upphandling av nya transportupplägg. Trafikverkets pågående arbete med att utveckla och förvalta en informationsportal för sjöfarten blir en viktig del i det arbetet.¹

Etablera ett svenskt Short Sea Promotion center

Synliggörandet av sjöfarten bör kompletteras med främjande insatser, exempelvis dialoger med näringslivet. Det kan hanteras genom ett svenskt Short Sea Promotion Center (SPC). Konceptet är vanligt i Europa, men verksamheten i Sverige är vilande på grund av att det saknas basfinansiering. Nästa steg kan vara att ge en myndighet i uppdrag att ta fram ett förslag på hur ett svenskt SPC kan organiseras och finansieras. Den norska modellen skulle kunna utgöra grunden för ett sådant arbete.

Öka insatserna och bredda arbetet med gröna sjöfartskorridorer

Införandet av gröna sjöfartskorridorer har tagit stora kliv framåt under 2025. Men det behövs ytterligare insatser om fler linjer ska kunna övergå till fossilfria bränslen.

¹ Uppdrag till Trafikverket att utveckla och förvalta en informationsportal för sjöfartslinjer (<https://www.regeringen.se/contentassets/2339f9af7e1e47d2856c59936bf1dec4/uppdrag-till-trafikverket-att-utveckla-och-forvalta-en-informationsportal-for-sjofartslinjer.pdf>).

Ta fram ett omställningsprogram och en strategi

Ett offentligt-privat omställningsprogram i enlighet med Energimyndighetens förslag skulle kunna bli den samlande kraft som krävs för att öka takten i sjöfartens omställning.² Det skulle samtidigt stödja etableringen av fler gröna sjöfartskorridorer. En gemensam strategi kan utgöra grunden för programmets inriktning och tydliggöra hur sjöfartens omställning ska genomföras i Sverige. Gränsdragningen mellan omställningsprogrammet och uppdraget som nationell samordnare riskerar dock att bli otydligt. Tidsmässiga överlapp uppdragen emellan bör därför undvikas. En nära samverkan mellan olika myndigheter blir sannolikt en viktig del i omställningsprogrammet genomförande.

Samordna myndigheternas arbete

Ett mer effektivt och koordinerat myndighetsarbete skulle stödja sjöfartens omställning, bidra till omställningsprogrammet och underlätta uppföljningen av gröna sjöfartskorridorer. Den samordningsmodell som Trafikverket, tillsammans med sex andra myndigheter, nu testar kan ligga till grund för framtida och mer långsiktiga samarbetsformer.³

Prioritera Norden och Östersjöregionen

Norden och Östersjöregionen har goda förutsättningar att bli föregångare för sjöfartens omställning och gröna sjöfartskorridorer. Det har tagits flera viktiga initiativ i den riktningen, både inom Nordiska ministerrådet, CBSS⁴ och sjöfartsnäringen. Länderna behöver nu vara fortsatt aktiva på området för att bibehålla och utveckla de pågående arbetena – och ta initiativ till nya.

Avveckla deluppdraget om innovationsupphandling

Mycket av den teknik som krävs för en fossilfri färjetrafik finns idag redan tillgänglig, även om det fortfarande kvarstår ett visst innovationsbehov.⁵ De upphandlande kollektivtrafikmyndigheterna saknar dock tydliga motiv för att driva innovationer i sina upphandlingar och har heller inte för avsikt att göra det. Det fåtal organisationer som berörs utgör inte tillräckligt underlag för en bredare och mer organiserad samverkansplattform. Trafikverkets inriktning är därför att successivt fasa ut deluppdraget om att ta fram en vägledning och etablera en samverkansplattform för innovationsupphandling av färjetrafik.

² Redovisning av regeringsuppdrag om att ta fram förslag till stöd för sjöfartens och flygets omställning till fossilfrihet (<https://www.energimyndigheten.se/48fc1f/globalassets/nyheter/2026/styrmedel-for-en-fossilfri-sjofart---atgarder-och-stod-for-sjofartens-omstallning.pdf>).

³ Testen genomförs inom ramen för Trafikverkets regeringsuppdrag om att samordna statliga myndigheternas arbete med transportsektorns klimatomställning (<https://www.regeringen.se/contentassets/fc079a15186c40088f3ee0f5290d6d92/uppdrag-att-samordna-statliga-myndigheters-arbete-med-transportsektorns-klimatomstallning.pdf>).

⁴ Council of the Baltic Sea States.

⁵ Med färjetrafik avses i detta sammanhang kollektivtrafik på vatten.

Inledning

Regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart ska årligen redovisas till Regeringskansliet senast i mars.⁶ Detta PM avser redovisningen för perioden mars 2025–februari 2026.

Om uppdraget

I augusti 2018 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, med syfte att främja sjöfarten samt verka för en överflyttning av godstransporter från väg. Uppdraget har sedan utökats till att även omfatta sjöfartens omställning till fossilfrihet samt införandet av gröna sjöfartskorridorer.

Uppdraget skulle avslutats i juni 2024, men har förlängts med tre år. I det förlängda uppdraget förtydligas att samordnaren även fortsatt ska arbeta med överflyttning från väg och med sjöfartens omställning. Det tillkom samtidigt tre nya deluppdrag:

- Att fortsätta verka för införandet av gröna sjöfartskorridorer och ta fram en handlingsplan för arbetet under perioden 2024–2027.⁷
- Att ta fram ett förslag på en informationsportal med samlad information om att starta nya sjöfartslinjer.
- Att etablera en samverkansplattform och ta fram en vägledning för innovationsupphandling av färjetrafik.

Vilka delar kvarstår?

Handlingsplanen för gröna sjöfartskorridorer redovisades i juni 2024 och förslaget till en informationsportal i januari 2025. De kvarstående delarna i uppdraget är därmed följande:

- Grunduppdraget att främja sjöfarten och verka för en överflyttning av godstransporter från väg.
- Deluppdraget att verka för införandet av gröna sjöfartskorridorer och att genomföra åtgärderna i den framtagna handlingsplanen.
- Deluppdraget att verka för innovationsupphandling av färjetrafik.⁵

I denna redovisning beskrivs dessa tre delar samt andra initiativ som berör uppdraget och arbetet framöver. Beredskapsfrågorna, som på senare tid blivit allt viktigare, ingår inte i redovisningen.

⁶ Uppdraget benämns fortsättningsvis "samordningsuppdraget".

⁷ Med utgångspunkt från Clydebank-deklarationen ([COP26: Clydebank Declaration for green shipping corridors - GOV.UK](#)).

Grunduppdraget: Främja sjöfarten och verka för överflyttning av gods från väg

Detta kapitel beskriver vad som har skett i grunduppdraget och vad som behöver göras framöver för att mer gods ska kunna transporteras med sjöfart.

Ambitionen om överflyttning ligger fast – men inriktningen har förändrats

Den politiska ambitionen om att flytta gods från väg till sjöfart uttrycks idag lite annorlunda jämfört med när uppdraget startade 2018. Det har på senare tid förtydligats att:

- överflyttningen ska bidra till ett intermodalt transportsystem⁸, och
- överflyttningen ska vara ändamålsenlig.^{9 10}

Trafikverket har tidigare konstaterat att överflyttning till sjöfart inte ska ses som ett mål i sig, utan snarare som ett verktyg för att skapa ett mer hållbart och tillförlitligt godstransportsystem.¹¹ Alla former av kombinerade transporter bör då beaktas, i syfte att uppnå största möjliga nytta i transportsystemet.

Stor potential men bekymmersamt läge för Väner- och Mälarsjöfarten

Trafikverket har i tidigare redovisningar beskrivit de utmaningar som Väner- och Mälarsjöfarten står inför. Under det gångna året har ytterligare några tillkommit.

Lotsavgifterna fortsätter stiga

I den årliga redovisningen av samordningsuppdraget 2025 summerades hur lotsavgifterna utvecklats sedan 2016.¹² Realprisökningen visade sig då vara 113 procent i Vänerområdet och 79 procent i Mälardområdet (135 procent respektive 113 procent i nominella tal). Hamnarnas avgifter hade under samma period i princip följt KPI.¹³

⁸ Ändring av uppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart (<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/785ac52306284834b8a5399ccd01ef84/rb-ii-7-li2024-00655-andring-av-uppdraget-att-inratta-en-nationell-samordnare-for-inrikes-sjofart-och-narsjofart.pdf>).

⁹ Regeringens godstransportstrategi (https://www.regeringen.se/globalassets/regeringen/dokument/landsbygds-och-infrastrukturdepartementet/godstransportstrategi_2025.pdf).

¹⁰ Uppdrag att ta fram en handlingsplan för långväga godstransporter (<https://www.regeringen.se/contentassets/fcddefb73a3e4938813c187fb0668940/uppdrag-till-trafikverket-att-ta-fram-en-trafikslagsovergripande-handlingsplan-for-att-forbatta-forutsattningarna-for-langvaga-godstransporter.pdf>).

¹¹ Rapport Fem år av samordning. (<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1879208/FULLTEXT02.pdf>).

¹² Årlig redovisning av samordningsuppdraget 2025 (https://bransch.trafikverket.se/contentassets/7a4583dccc8410194d095712be77531/250328_trafikverkets_redovisning_ru_samordnare_sjofart_mars_2025.pdf).

¹³ KPI ökade med knappt 30 procent under samma period.

Under 2025 har Sjöfartsverket åter höjt lotsavgifterna; den fasta delen med 15 procent och den rörliga delen med 5 procent. Viktningen mot den fasta avgiften var ett försök att minska de negativa effekterna för Väner- och Mälarsjöfarten, men betydelsen blev i praktiken endast marginell. Utöver lotsavgifterna har farledsavgifterna höjts med totalt 3,65 procent, varav 2,55 procent avser en justering av miljöincitamenten.¹⁴

Passageavgifter även i Södertälje

I januari 2025 införde Göteborgs hamn passageavgifter för fartyg till och från Vänern. Bakgrunden var en tillsyn där Transportstyrelsen ålade Göteborgs hamn att ta ut avgifter för passerande fartyg i enlighet med EU:s hamntjänsteförordning. Hösten 2025 beslutade Södertälje hamn att införa en liknande avgift för Mälarsjöfarten.¹⁵ Beslutets föregicks inte av någon tillsyn, utan syftade främst till att finansiera delar av de investeringar som bolaget genomfört i hamnområdet. Avgifter för passerande fartyg måste dock godkännas av Sjöfartsverket.¹⁶ Myndigheten har i ett första skede avvisat ansökan, med hänvisning till att hamnbolaget inte är behörig sökande.

Planeringen för en gång- och cykelbro i Göteborg fortskrider

Göteborgs stad har fortsatt planeringen av en gång- och cykelbro över Göta älv. Projektet beräknas kosta cirka 1,3 miljarder kronor och en detaljplan för området har nyligen varit ute på samråd. Det finns en stor oro bland kommuner, hamnar och rederier i Vänerområdet att bron kommer för att försämra tillgängligheten till Vänern. Även myndigheter som Sjöfartsverket och Trafikverket har uttryckt sig kritiskt. Ytterligare en älvförbindelse i ett för sjöfarten redan känsligt system av trafikerade broar riskerar att leda till ökade konflikter mellan sjöfart och andra intressen.

Vänerhamnar föreslås utgå som riksintressen

Trafikverket har tagit fram nya kriterier för utpekanden av riksintressen, vilket innebär att hamnarna Kristinehamn och Otterbäcken föreslås utgå. Kommuner och regioner i Vänerområdet är kritiska och menar att det kan försvåra utvecklingen i dessa hamnar. Förslaget har varit ute på remiss och synpunkterna ska nu utvärderas innan de nya riksintressena fastställs.

Begränsad framkomlighet i Göta älv

Framkomligheten i Göta älv har under året periodvis varit begränsad. Området runt Hisingsbron har slammat upp, vilket inskränkt på vattendjupet. En del trafik måste därför, under vissa förhållanden, tillfälligt stoppas i avvaktan på underhållsmuddring.

¹⁴ Syftet var att täcka de årliga utbetalningarna i miljöincitamentssystemet samt återhämta det underskott som uppstått.

¹⁵ Hamntaxa 2026, s. 4 (<https://www.soeport.se/globalassets/dokument/prislistor/prislista-2026.pdf>).

¹⁶ Lag (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn, 1 § (https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/laq-1981655-om-vissa-avgifter-i-allman-hamn_sfs-1981-655/).

Problematiken med besättningsbyten kvarstår

Regeringen har beslut om vilka kommuner som ska ha gränsövergångsställen och ett förslag till nya föreskrifter har varit ute på remiss. Gullspång, Kristinehamn och Lidköping är fortfarande exkluderade, vilket innebär att gränspassager inte är möjliga här.¹⁷ Det medför merkostnader och olägenheter för rederier som behöver göra besättningsbyten i dessa kommuners hamnar.

Isförhållanden aktualiserar behovet av statlig isbrytning

Staten har inte samma ansvar för isbrytningen på Mälaren som exempelvis på Vänern och Göta älv. Det är istället främst hamnbolagets ansvar, även om Sjöfartsverket – under vissa förhållanden – bryter en basränna. Den utbredda förekomsten av is 2025/2026 har varit resurskrävande för hamnen, vilket föranlett en diskussion om det statliga isbrytningsansvaret på Mälaren.¹⁸

Det har också tagits kliv framåt

2025 har visserligen medfört utmaningar, men det har också skett framsteg.

Handlingsplaner för Väner- och Mälarsjöfarten slutförda

2023 presenterades en handlingsplan för Vänersjöfarten och året därpå togs en liknande fram för Mälarsjöfarten. Handlingsplanerna beskriver vilka åtgärder hamnar, kommuner och myndigheter kan genomföra för att stärka godstransporterna på Vänern och Mälaren. Alla åtgärder är nu klara och handlingsplanerna slutförda. Det speglar det starka engagemang för sjöfarten som finns i dessa områden.

Pågående infrastrukturprojekt fortgår – och nya är på gång

Både nya slussar i Södertälje och i Trollhättan ligger kvar som namngivna objekt i Trafikverkets förslag till nationell plan 2026-2037. Även byggnationen av en ny och större Hjulstabro föreslås få full finansiering. Investeringen är nödvändig för att de nya maxfartygen ska kunna trafikera hamnar i Mälaren.

Avsiktsförklaring om följdinvesteringar på plats

Det har tecknats en avsiktsförklaring mellan Trafikverket och kommunerna i Karlstad, Kristinehamn, Lidköping och Gullspång om följdinvesteringar i Göta älv och Vänern. Följdinvesteringarna syftar till att öka kapaciteten i farlederna i Göta älv och Vänern, för att större fartyg ska kunna trafikera hamnarna. Åtgärden finns med i Trafikverkets förslag till nationell plan 2026-2037, under förutsättning att de ekonomiska ramarna ökar med 10 procent.

¹⁷ Otterbäckens hamn ligger Gullspångs kommun.

¹⁸ Debattartikel Mälarhamnar: <https://www.sjofartstidningen.se/debatt-staten-kan-inte-skjuta-over-sitt-ansvar/>.
Svar Sjöfartsverket: <https://www.sjofartstidningen.se/debatt-malarhamnar-har-missuppfattat/>.

Fördjupat samarbete mellan insjöhamnarna

Mälarhamnar och Vänerhamn har inlett ett strategiskt samarbete under namnet "Sveriges insjöhamnar". Hamnarna har liknande behov och utmaningar och kommer genom detta samarbete driva vissa frågor gemensamt, för att trafiken på de inre vattenvägarna ska kunna utvecklas.

Starkt intresse för inlandssjöfart inom politiken

Trafikutskottet bjöd i juni in till ett halvdags-seminarium på temat inlandssjöfart. Rederier, hamnar, myndigheter och andra organisationer fick då ge sin bild av de hinder och möjligheter som finns för trafiken på de inre vattenvägarna. Frågan debatterade också i riksdagen veckan därpå.

Sjöfartsforskningen fortsätter att leverera

Trafikverkets satsningar på sjöfartsforskning utgör den ekonomiska ryggraden för offentligt finansierad forskning på området. Candelas bärplansfärja och studier om flytande hamnar är exempel på forskningsprojekt som pågått under året.

Helhetsgrepp för mer gods på Vänern och Mälaren

Grunduppdraget om överflyttning av gods från väg har på senare år koncentrats kring godstransporterna på Vänern och Mälaren. Här finns en stor potential, men utmaningarna är samtidigt betydande. Många insatser har gjorts, men godsvolymer har trots det inte ökat.

Systemperspektiv centralt

Frågan handlar i grunden inte enbart om att stärka sjöfarten eller om att öka godstransporterna på Vänern och Mälaren. Det handlar också om hur transportsystemen på inre vattenvägar kan utvecklas och användas som en integrerad del av transportsystemet. Om Vänern och Mälaren inte utnyttjas för godstransporter i större utsträckning kan det få konsekvenser för andra delar av transportsystemet. Godsvolymer som i dag transporteras, eller har potential att transporteras, via sjöfart riskerar då att i stället flyttas över till väg och järnväg. De omfattande underhållsinsatser som planeras i järnvägssystemet kommande planperiod understryker ytterligare behovet av att i större utsträckning använda sjöfarten.

Investeringar viktiga – men inte en allenarådande lösning

Byggandet av nya slussar i Trollhätte kanal och Södertälje utgör de enskilt största statliga satsningarna i den maritima infrastrukturen i Sverige. Ett högt utnyttjande av de nya anläggningarna är avgörande för att få ut samhällsnyttorna av investeringarna. Men förutsättningarna för det är ännu inte fullt på plats. Andra faktorer, som exempelvis regler och kostnader, påverkar även de användandet av sjöfartens infrastruktur. Det medför att

andra trafikslag ofta är mer attraktiva, inte minst prismässigt. Sjöfarten har därför svårt att på allvar avlasta landinfrastrukturen i dessa områden, trots att det ur ett samhällsperspektiv vore att föredra. Det kan därför finnas skäl att vidta ytterligare åtgärder för att stärka transportsystemen på Väner- och Mälaren.

Flera förslag har lyfts

Olika förslag har tidigare lyfts i uppdraget, varav några beskrivs nedan.

Avgiftssättningen behöver ses över

Väner- och Mälarmrådet drabbas hårdare av lotsavgifterna än andra områden, främst på grund av de långa inseglingarna men också på grund av fartygens begränsade storlek. Merkostnaderna per lastat och lossat ton blir ofta högre här jämfört med i andra hamnar. Trafikverket har därför föreslagit att Trafikanalys bör få i uppdrag att ta fram förslag på avgifter som kan stärka godstransporter med sjöfart i dessa områden.¹⁹

Alternativ till nuvarande lotsplikt för inlandssjöfart bör undersökas

Ett annat hinder rör inlandssjöfarten, som har svårt att etablera sig i Sverige bland annat på grund av den omfattande lotsplikten. Inlandssjöfartsfartygen rör sig uteslutande inom lotspliktiga områden, vilket är kostnadsdrivande men också resurskrävande utifrån ett lotsningsperspektiv. Trafikverket har därför föreslagit att ett lärosäte eller oberoende organisation får i uppdrag att utreda alternativa former för nuvarande lotsplikt för inlandssjöfarten, med utgångspunkt från hur den tillämpas i andra europeiska länder.¹⁹

Tillgängligheten på lots en kritisk faktor

Även tillgängligheten på lots har lyfts, då den påverkar tillförlitligheten och förutsägbarheten för godstransporter med sjöfart. I projektet Navigationsstöd från land har alternativa metoder undersökts, som på sikt kan komma att förändra behovet av lotsningstjänsten.²⁰

Överenskommelser har tidigare samlat parterna

2002 tecknades genom en statlig förhandlingsperson en överenskommelse mellan staten och aktörerna runt Väner- och Mälaren.²¹ Tanken med överenskommelsen var att tydliggöra parternas åtaganden, för att ”öka effektiviteten och att sänka kostnaderna för Vänersjöfarten och därmed främja näringslivets utveckling och öka tillväxten i Vänerregionen”. Parterna var också överens om ”Vänersjöfartens nationella vikt och omistliga betydelse för näringslivet i Vänerregionen”. Att uppnå konkurrensneutralitet med övriga trafikslag och

¹⁹ Årlig redovisning av samordningsuppdraget 2025

(https://bransch.trafikverket.se/contentassets/7a4583dccc8410194d095712be77531/250328_trafikverkets_redovisning_ru_samordnare_sjofart_mars_2025.pdf).

²⁰ Drivs av Sjöfartsverket med finansiering från Trafikverket

²¹ <https://vnr.nu/wp-content/uploads/2016/01/V%C3%A4ner%C3%B6verenskommelsen.pdf>.

²² Överenskommelsen föregicks av en statlig utredning (<https://data.riksdagen.se/fil/D7B618A6-0CDB-4B3D-B1EE-E8B28FAEF2FE>).

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2026-03-26

att verka för avskaffande av passageavgifter är exempel på åtgärder som ingick i överenskommelsen. Flera av åtgärderna är fortfarande aktuella, men giltigheten av överenskommelsen är idag oklar.

2020 formulerades, inom ramen för samordningsuppdraget, en ny överenskommelse utan medverkan av statlig förhandlingsperson. Syftet vara att genom arbetsgrupper stärka Vänersjöfarten, vilket så småningom ledde fram till den handlingsplan som tidigare nämnts (se s. 7).

Ett gemensamt ramverk vägen framåt

Områden som infrastruktur, regelverk och marknad påverkar alla sjöfartens förutsättningar, men hanteras trots det inte samlat. En ansats gjordes i de nu genomförda handlingsplanerna, men parterna har inte har full rådighet över alla frågor själva. Utifrån statens roll som förutsättningskapande aktör kan det därför finnas skäl att ta fram ett nytt ramverk, liknande den nuvarande Vänersjöfartsöverenskommelsen, med större bredd och med medverkan av en statlig företrädare med tydliga mandat.

Nedan följer några exempel på vad ett sådant ramverk skulle kunna innehålla.

Infrastruktur

Investeringar i nya slussar i Södertälje. Staten, pågår.

Investeringar i nya slussar i Trollhätte kanal. Staten, pågår.

Investeringar i ny Hjulstabro. Staten, förslag.²³

Investeringar i hamnar. Hamnbolag/kommuner, genomförda/planeras.

Investeringar i farleder i Mälaren. Staten/kommuner, genomförda.

Investeringar i farleder i Göta älv och Vätern. Staten/kommuner, förslag.²³

Marknad och konkurrenskraft

Översyn av sjöfartens avgifter. Staten, förslag (se s. 9).

Dialog om passageavgifter. Staten/hamnbolag, förslag.

Konkurrenskraftiga hamnverksamheter. Hamnbolag, pågår.

Hög tillgänglighet på lots. Staten, pågår.

God framkomlighet i farleder. Staten, pågår.

Isbrytning på Mälaren. Staten, förslag (se s. 7).

Information om sjöfart. Staten, pågår.²⁴

Regelverk

Tekniska regelverk för inlandssjöfart. Staten, genomfört.²⁵

Utredning av lotspliktsregler för inlandssjöfart. Staten, förslag (se s. 9).

²³ Trafikverkets förslag till nationell plan 2026-2037 (<https://bransch.trafikverket.se/for-di-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/nationell-plan/>).

²⁴ Uppdrag till Trafikverket att utveckla och förvalta en informationsportal för nya sjöfartslinjer (<https://www.regeringen.se/contentassets/2339f9af7e1e47d2856c59936bf1dec4/uppdrag-till-trafikverket-att-utveckla-och-forvalta-en-informationsportal-for-sjofartslinjer.pdf>).

²⁵ EU:s tekniska direktiv för inlandssjöfart implementerades i Sverige 2014.

Fortsatt utveckling av lotspliktsregler för övrig sjöfart. Staten, pågår.²⁶
Navigationsstöd från land. Staten, pågår.

Annat under året

En rad aktiviteter har genomförts under året och andra är på idéstadiet.

Vänersjöfartskonferensen samlar branschen

För femte året i rad arrangerade Vänersamarbetet och Trafikverket Vänersjöfartskonferensen, denna gång i Lidköping. Konferensen samlade ett 80-tal deltagare med representanter från hamnar, rederier, varuägare, kommuner, regioner, myndigheter, riksdagen och andra organisationer. Evenemanget har bidragit till ett brett och positivt engagemang för den fortsatta utvecklingen av Vänersjöfarten.

Sjötransportköpardagen – ett forum för kunskap och erfarenhetsutbyte

En annan samlingspunkt var sjötransportköpardagen, som liksom 2024 arrangerades av Maritimt Forum med stöd av Trafikverkets bidrag till ideella föreningar. Evenemanget är tänkt att öka kunskapen om sjötransporter och att vara en plattform för erfarenhetsutbyte och nätverksbyggande. Runt 80 personer var anmälda och ytterligare ett 30-tal följde webbsändningen.

Fr.o.m. 2026 får bidrag till ideella föreningar endast beviljas projekt som bidrar till ökad trafiksäkerhet och inte, som tidigare, till de transportpolitiska målen.²⁷ Det är därför osäkert om transportköpardagen kommer kunna genomföras under 2026.

Nya idéer på skissbordet

Det pågår löpande diskussioner om nya sjötransportupplägg, med olika inriktning och i olika faser, varav detta är några exempel:

- CLOSER undersöker tillsammans med norska samarbetspartners hur närsjöfarten i Kattegatt- och Skagerackområdet kan utvecklas till ett mer grönt, smart, automatiserat och AI-drivet transportsystem.²⁸
- Mälarhamnar undersöker de kommersiella förutsättningarna för att starta en inrikes sjöfartspendel på Mälaren.
- Sjötransporter mellan hamnar i Mellansverige och norra Sverige diskuteras som ett konceptuellt alternativ till järnväg.

²⁶ Transportstyrelsen ser regelbundet över föreskrifterna om lotsning.

²⁷ Trafikverkets regleringsbrev 2026 (<https://www.statskontoret.se/Statsliggaren/Regleringsbrev?rbid=25797>).

²⁸ Cargo Express (<https://closer.lindholmen.se/projekt/cargo-express>).

Deluppdrag om gröna sjöfartskorridorer

Införandet av gröna sjöfartskorridorer har tagit stora kliv framåt under året. I detta avsnitt beskrivs hur de olika initiativen utvecklats och hur arbetet fortskrider på ett mer övergripande plan.

Skandinavisk sjöfart i tåten

I Global Maritime Forums årliga uppföljning av det internationella arbetet med gröna sjöfartskorridorer identifierades sammanlagt 84 pågående initiativ.²⁹ Fyra av dessa är i en genomförandefas och tolv i en förberedelsefas, övriga är under utredning. Av de fyra korridorer som är under genomförande har tre skandinavisk koppling; Umeå-Vasa, Stockholm-Åbo och Oslo-Rotterdam. Ytterligare några är i en förberedelsefas, varav Göteborg-Rotterdam är en. Den skandinaviska sjöfarten har därmed tagit en ledande roll i genomförandet av Clydebankdeklarationen.⁷

Flera gröna sjöfartskorridorer på plats

Under året har flera av de möjliga gröna sjöfartskorridorerna som listades i kartläggningen 2022 gått över till fossilfria bränslen, helt eller delvis.³⁰

Umeå-Vasa

Sedan i augusti 2025 drivs fartyget Aurora Botnia, som opereras av Wasaline, helt på fossilfri biogas i kombination med batteridrift.³¹ En viss andel biogen diesel används också för driften av fartyget. Batterikapaciteten har under året utökats kraftigt, från 2,2 till 12,6 MWh.³²

Stockholm-Åbo

Viking Line har under året ökat användandet av biogas. Biogasen står nu för cirka 50 procent av de två fartygens totala bränsleförbrukning på linjen. Ambitionen är att bibehålla denna andel under 2026.

Norra Bottenviken-kontinenten

Wallenius SOL:s två fartyg på linjen mellan norra Bottenviken och kontinenten drivs sedan hösten 2025 huvudsakligen på biogas. En mindre andel fossilt bränsle används fortfarande för delar av driften.

²⁹https://assets.ctfassets.net/gk3lrimlph5v/7zsVf5G9wzNPhEjFPjCrFC/f2918a81c76b734952c6ed4024ef42d9/Annual_progress_report_on_green_shipping_corridors_2025.pdf

³⁰Rapport På kurs mot gröna sjöfartskorridorer (https://bransch.trafikverket.se/contentassets/6d1bf828ce6a44679bd638471fa5e9a0/rapport-regeringsuppdrag_grona-sjo-fartskorridorer_2018-932612.pdf).

³¹ Wasaline förvärvades under 2025 av Stena Line, som därmed tog över driften av linjen.

³² <https://www.wasaline.com/portfolio-item/varldens-storsta-batterikapacitet/>

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2026-03-26

Helsingborg-Helsingör

I december 2025 slutfördes konverteringen av Öresundslinjens tredje fartyg, som beräknas vara helt klart för eldrift i april 2026. Linjen är därmed elektrifierad, med undantag för den reservfärja som sporadiskt används.

Göteborg-Rotterdam

Byggande av en förvätskningsanläggning i Göteborgs hamn fortgår. Målet är att kunna bunkra flytande biogas från fast anläggning i flera av hamnens terminaler i början av 2027. Ett av de involverade rederierna i projektet, Furetank, köper redan idag biogas motsvarande flottans totala förbrukning.

Göteborg-Gent/Antwerpen-Zeebrugge

Kostnadsgapet mellan e-bränslen och fossila bränslen bedöms i en genomförbarhetsstudie vara alltför stort för att korridoren ska kunna realiseras i närtid.³³ Rederiet DFDS har tidigare fått avslag på tre på varandra följande ansökningar hos EU:s innovationsfond om att utveckla ammoniakfartyg. Projektet fokuserar nu närmast på inblandning av biobränsle, samt att involvera fler trafikerande rederier i samarbetet.

Trelleborg-Travemünde

TT-Line har bunkrat biogas till sina fartyg vid flera tillfällen under 2025. Korridoren bygger främst på ett samarbete mellan Trelleborgs hamn och TT-Line. Möjligheterna att inkludera fler av rederiets linjer i arbetet med gröna sjöfartskorridorer är nu uppe till diskussion.

Stort engagemang i vårt närområde

Utöver samarbetena i Sverige pågår ytterligare initiativ i närområdet.

Fortfarande på agendan i Östersjöländerna

Gröna sjöfartskorridorer har sedan 2023 varit på agendan i The Council of the Baltic Sea States (CBSS) expertgrupp Sustainable Maritime Economy.³⁴ Under det estniska ordförandeskapet 2025 togs det fram en nulägesanalys och en vägledning för det fortsatta arbetet.³⁵ Nu är det upp till Polen att som nästa ordförandeland driva frågan vidare.

Nya underlag och rekommendationer på bordet

På initiativ av det estniska miljö- och klimatdepartementet genomfördes i september en så kallade Peer Review, där experter från olika länder runt Östersjön medverkade.³⁶ Ett särskilt fokus riktades på krav och kriterier för

³³ Här främst ammoniak.

³⁴ CBSS består av länderna runt Östersjön samt övriga skandinaviska länder.

³⁵ <https://cbss.org/publications/baseline-report-on-marine-digital-twins-and-green-shipping-corridors-in-the-baltic-sea-region/>

³⁶ Inom ramen för Interreg Europe Policy Learning Platform (https://ec.europa.eu/regional_policy/policy/how/improving-investment/interreg-learning-platform_en).

gröna sjöfartskorridorer. Diskussionerna resulterade i ett antal rekommendationer som senare publicerades på Interreg:s hemsida.³⁷

Brett omställningsprogram lanserat

Estland har lanserat ett brett omställningsprogram för sjöfarten; Estonian Marine Greentech & Retrofit HUB. Programmet kan ge stöd med upp till 5 miljoner Euro per projekt och finansieras via intäkter från EU ETS. Retrofit av fartyg och investeringar i grön teknik är områden som ingår i programmet.³⁸

Förlängt projekt i Nordiska ministerrådet

Nordiska ministerrådet beviljade under 2025 medel för projektet Nordic Roadmap fas 2. Liksom fas 1 leds projektet av norska DNV, i samarbete med andra nordiska organisationer däribland IVL Svenska Miljöinstitutet. Fas 2 har en tydlig inriktning mot implementeringen av gröna sjöfartskorridorer, med visst fokus på intra-nordisk trafik. Ett nära samarbete med DNV är etablerat sedan tidigare och kommer att fortgå även i fortsättningsprojektet.³⁹

Gröna sjöfartskorridorer – nu en del i EU:s arbete

EU:s strategi Global Gateway har som syfte att utveckla samarbeten med Europa och andra delar av världen, bland annat om gröna sjöfartskorridorer. Det har inom strategin tecknats partnerskap mellan flera europeiska hamnar och hamnar i Sydamerika. Gröna sjöfartskorridorer har därmed tydligare inkluderats som ett verktyg i EU:s arbete med att sänka sjöfartens koldioxidutsläpp.⁴⁰ Global Gateway har som mål att knyta upp 400 miljarder Euro under perioden 2021-2027, exempelvis till infrastrukturinvesteringar.⁴¹

Åtgärderna i handlingsplanen fortskrider

Handlingsplanen för gröna sjöfartskorridorer innehåller totalt 32 åtgärder fördelade på tre områden; ekonomiska barriärer, samarbeten och dialog. Den togs fram i juni 2024 och ska vara helt slutförd när samordningsuppdraget slutredovisas i juni 2027. 11 av åtgärderna är nu klara, vilket i princip följer tidsplanen. En mer detaljerad beskrivning av statusen finns i Bilaga 1.

Andra initiativ som berör gröna sjöfartskorridorer

Utöver de mer konkreta arbetena pågår fler andra initiativ som berör arbetet med gröna sjöfartskorridorer.

³⁷ <https://www.interregeurope.eu/news-events/news/green-shipping-corridors-in-estonia>

³⁸ <https://maritimecluster.ee/estonianretrofithub/>

³⁹ <https://futurefuelsnordic.com/>

⁴⁰ https://global-gateway-forum.ec.europa.eu/document/download/5a11aec6-64a8-4261-9f87-a79d9113d33b_en?filename=gaf2025-scale-up-global-gateway-green-shipping-corridors-infoographic_en.pdf

⁴¹ <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/global-gateway/#:~:text=EU%20investments%20worldwide%20The%20Global%20Gateway%20is,mobilising%20%E2%82%AC400%20billion%20in%20investments%20by%202027>

Ett Interreg-projekt avslutat – och ett annat i startgroparna
Interreg-projektet Blue Supply Chain avslutades 2025 och resulterade i flera viktiga underlag kopplat till gröna sjöfartskorridorer.⁴² En nationell bunkringsstrategi⁴³ samt en färdplan för hållbara hamnar⁴⁴ är några exempel. Nu pågår förberedelserna för ett nytt Interreg-projekt, med inriktning mot gröna sjöfartskorridorer i Östersjön.⁴⁵

Fortsatt dialog med Miljömärkning Sverige

Möjligheterna att Svanen-märka sjötransporter har undersökts vidare under året. Miljömärkning Sverige har i en inledande analys konstaterat att det ligger i linje med Svanen-märkningens ambitioner, men att frågan är komplex. För att gå vidare med att införa sjöfart som en ny produktkategori behövs en tydlig efterfrågan från de tilltänkta licensinnehavarna, det vill säga rederierna. En sådan efterfrågan har ännu inte kunnat konstateras.

Samarbete mellan myndigheterna fördjupas

Våren 2024 fick Trafikverket i uppdrag att samordna statliga myndigheters arbete med transportsektorns klimatomställning.⁴⁶ Trafikverket har nu startat en samordningsgrupp, med syftet att skapa effektivare arbetssätt och större tydlighet i myndigheternas arbete med sjöfartens omställning. I samordningsgruppen ingår förutom Trafikverket även Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Trafikanalys och Vinnova. Initiativet kommer att utvärderas runt årsskiftet 2026/2027 och ligga till grund för beslut om eventuell fortsatt samordning.

Grönt samarbete mellan Stockholm och Tallinn

Tallinns Hamn och Stockholms Hamnar har inlett ett strategiskt samarbete om hållbara sjötransporter på Östersjön (Swed-Est Green Collaboration). Syftet är att minska sjötransporternas miljöpåverkan och skapa hållbara transportlösningar mellan hamnarna. Förutom linjen Stockholm-Tallinn ingår även Kapellskär-Paldiski i samarbetet.

Energimyndigheten förslår ett omställningsprogram

I februari 2026 redovisade Energimyndigheten sitt uppdrag om att föreslå stöd för att främja sjöfartens och luftfartens omställning till fossilfrihet.⁴⁷ Myndigheten bedömer att det behövs riktade stöd till sjöfarten om Sverige ska kunna uppfylla regelverken inom EU:s Fit for 55. Man föreslår därför ett

⁴² <https://interreg-baltic.eu/project/bluesupplychains/>

⁴³ <https://interreg-baltic.eu/wp-content/uploads/2024/08/D1.2-Role-of-Port-Authorities-in-green-energy-supply-for-transport-chains.pdf>

⁴⁴ <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:2034087/FULLTEXT01.pdf>

⁴⁵ <https://www.ivl.se/vart-erbjudande/forskning/transporter/starkt-samarbete-kring-arona-sjofartskorridorer-i-ostersjon.html>

⁴⁶ <https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2024/01/uppdrag-att-samordna-statliga-myndigheters-arbete-med-transportsektorns-klimatomstallning/>

⁴⁷ <https://www.energimyndigheten.se/48fc1f/globalassets/nyheter/2026/styrmedel-for-en-fossilfri-sjofart---atgarder-och-stod-for-sjofartens-omstallning.pdf>

omställningsprogram för sjöfarten, bestående av en finansiell del, en nätverkande del och eventuellt även en kunskapsstödande del. Energimyndigheten menar också att det behövs en strategi för sjöfartens omställning, som kan ligga till grund för omställningsprogrammets inriktning. Förslaget stämmer väl överens med de underlag och förslag som togs fram i den årliga redovisningen av samordningsuppdraget i mars 2025.⁴⁸

Stöd för laddinfrastruktur under beredning

Ett förslag till stöd för laddinfrastruktur för tunga transporter, inklusive sjöfart, har under hösten 2025 varit ute på remiss. Elektrifieringen av sjöfarten är inne i en intensiv utvecklingsfas och olika kombinationer av batteridrift och andra tekniker blir allt vanligare. Detta stöd kan bli en viktig katalysator i den utvecklingen, även om endast ett fåtal hamnar berörs idag.

Förutsättningarna har förändrats – och arbetet likaså

Mycket har hänt sedan Clydebank-deklarationen presenterades i november 2021, inte minst vad gäller regelverken. Detta har påverkat både framdrift och inriktning i arbetet med de gröna sjöfartskorridorerna.

Regelverken en möjliggörare

Efter att EU:s regelverk inom Fit for 55 trädde i kraft har förutsättningarna för gröna sjöfartskorridorer förändrats successivt. Det är framför allt pooling-mekanismen i FuelEU Maritime som skapat möjligheter till intäkter för rederier som överpresterar.⁴⁹ Men även avgifterna i EU ETS kan omvandlas till intäkter på linjer med fartyg som drivs på fossilfria bränslen.

Det har medfört vissa avvikelser från själva andemeningen i Clydebank-deklarationen; att etablera linjer med fartyg som drivs helt med fossilfria bränslen. De linjer som nu gått över till biogas får nämligen bränslet levererat via gasnätet. I gasnätet blandas biogasen med fossil naturgas. Mixen i gasnätet varierar, men kan bestå av 70 procent naturgas och 30 procent biogas. Det bränsle som rederierna köper är alltså inte samma bränsle som fartygen faktiskt drivs på, vilket påminner om handeln med grön el.

Slaviskt följa deklarationen – eller glädjas åt framgångarna?

Även om inriktningen i Clydebankdeklarationen inte uppfylls till punkt och pricka är ovanstående tillvägagångssätt förståeligt. Alternativet vore att bygga separata distributionskedjor för biogas, inklusive lagringstankar. Det hade visserligen reducerat utsläppen på den enskilda linjen, men inte tillfört miljönytta i ett större perspektiv. Göteborgs hamn har tidigare haft

⁴⁸https://bransch.trafikverket.se/contentassets/7a4583dccc8410194d095712be77531/250328_trafikverkets_redovisning_ru_samor_dnare_sjofart_mars_2025.pdf

⁴⁹ Pooling-mekanismen beskrivs mer utförligt i Handlingsplan för gröna sjöfartskorridorer, s.16 (<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1879215/FULLTEXT01.pdf>).

ambitionen att tillhandhålla lagring för ren biogas, men satsningen avbröts på grund av att leverantören nekades stöd från Klimatklivet.

Att fossilfria drivmedel nu börjat användas är i grunden positivt. Det bör därför finnas en viss acceptans för att man i ett inledande skede behöver anpassa sig efter rådande förutsättningar. Att använda befintligt gasnät för bränsledistributionen är i det sammantaget en rimlig avvägning.

Trots positiv utveckling – kostnadsgapet kvarstår

De ekonomiska mekanismerna i regelverken har fått positiva effekter oväntat fort. Aktörer har tagit nya roller och hittat nya affärsmodeller, vilket bidragit till att användandet av fossilfria bränslen har ökat. Vissa linjer har genom det också lyckats gå över helt till fossilfria bränslen. Det gäller dock uteslutande biogas, där kostnadsgapet till fossila bränslen är som minst. Effekterna på till exempel metanol och ammoniak är betydligt mindre eftersom dessa bränslen är väsentligt dyrare. Kostnadsgapet för sådana e-bränslen är därför alltså ett stort hinder. Kraven på att använda fossilfria drivmedel i FuelEU Maritime är – procentuellt sett – inledningsvis låga och drivkrafterna för att i närtid ytterligare skala upp omställningen begränsade.

Deluppdrag om innovationsupphandling

I delredovisningen av samordningsuppdraget 2025 konstaterades att behovet av – och nyttan med – innovationsupphandling av färjetrafik är otydligt.⁵⁰ Inriktningen blev därför att lägga ett större fokus på samverkansplattformen och utifrån den bygga intresse och kunskap om innovationsupphandling stegvis.

Stort intresse för webinarium

I februari 2026 arrangerade Trafikverket i samarbete med Lighthouse ett webinarium på temat "Utveckling och innovationer inom kollektivtrafik på vatten".⁵¹ Syftet var att öka kunskapen och intresset för innovationsupphandling av färjetrafik hos en bredare krets. Webbinariet var uppdelat i två delar; "Framtidens färjetrafik" och "Upphandling av innovativa färjelösningar – lärdomar från andra nordiska länder". Ett drygt 100-tal deltagare fick höra forskare, rederier och upphandlande organisationer från Sverige och andra nordiska länder berätta om utvecklingen av färjetrafiken och hur upphandlingar kan driva innovationer.⁵²

⁵⁰ Med färjetrafik avses i detta sammanhang kollektivtrafik på vatten.

⁵¹ Lighthouse är en svensk samverkansplattform för sjöfartsforskning och innovation (<https://lighthouse.nu/sv>).

⁵² Webbinariet går att lyssna på i efterhand (<https://lighthouse.nu/sv/aktuellt/nyheter/se-webbinarierna-om-kollektivtrafik-pa-vatten-i-efterhand>).

Begränsat underlag för samverkansplattform

Dialogen med de upphandlade organisationerna har fortsatt under året. Endast två av dem har uttryckt ett intresse för fördjupad samverkan, Region Stockholm och Västtrafik. I syfte skapa ett större nätverk har möjligheterna att inkludera även statliga myndigheter undersökts. Förutom Trafikverket vore Sjöfartsverket en tänkbar deltagare i en sådan gruppering. Sjöfartsverket har dock tackat nej till att delta. Sammantaget är de upphandlande organisationerna alltför få för att kunna etablera en bredare och mer organiserad samverkansplattform för färjetrafik.

Status quo för innovationsupphandling

Intresset för innovationsupphandling är fortsatt svagt hos de upphandlade organisationerna. Verksamheterna är enligt deras bedömning inte fullt lämpade för innovationsupphandlingar och de har heller inget uppdrag att driva innovationer. Efter dialog med politiska företrädare i region Stockholm och Västra Götalandsregionen har budskapet blivit ännu tydligare: regionerna vill inte ge sig in i den här typen av upphandling för sin färjetrafik.

Även Upphandlingsmyndigheten har noterat ett relativt begränsat intresse för innovationsupphandlingar. Antalet besökare på myndighetens tidigare innovationsupphandlingsportal Afori var lågt och det ställs förhållandevis få frågor om detta till deras frågeservice.

Hur ser det ut i andra nordiska länder?

I Norge är innovationsupphandling av färjetrafik ett betydligt vanligare inslag än i Sverige. Det beror i stor utsträckning på att det finns en tydlig statlig styrning. Den norska regeringen har satt upp mål och regler för utsläppsfri färjesjöfart⁵³, inrättat ett utvecklingsprogram⁵⁴ och stöttat projekten ekonomiskt.⁵⁵ Innovationsupphandlingar av färjetrafik har även genomförts i mindre skala i Danmark, utan motsvarande statlig styrning.

Förhållningssättet i andra nordiska länder tycks skilja sig från det svenska. Det innebär inte att de svenska upphandlade organisationerna är ointresserade av utveckling. Tvärtom bedrivs ett aktivt arbete med att utveckla och ställa om färjetrafiken. Västtrafik till exempel, har som mål att deras färjetrafik ska vara fossilfri 2030. Det målet räknar de med att nå utan att behöva driva innovationer i sina upphandlingar.

⁵³ <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2024-11-13-3329>, <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/fra-1.-januar-blir-det-nullutslippskrav-i-offentlige-anskaffelser-av-ferjer-og-ferjetjenester/id3080242/>

⁵⁴ <https://innovativeanskaffelser.no/>

⁵⁵ <https://www.miljodirektoratet.no/aktuelt/nyheter/2025/september-2025/rekordhoq-klimasats-stotte-til-hurtigbatar/>

Tiden efter samordningsuppdraget

När samordningsuppdraget avslutas i juni 2027 behöver vissa delar tas vidare. Det är ett långsiktigt arbete som bör fortgå för sjöfarten ska ges möjligheter att ta en mer framträdande roll i transportsystemet och för att fler gröna sjöfartskorridorer ska etableras.

Den inrikes sjöfarten och närsjöfarten behöver stärkas även framöver

För att stödja utvecklingen av den inrikes sjöfarten och närsjöfarten behöver sjöfarten synliggöras och främjas även framöver. En del aktiviteter pågår, andra behöver påbörjas.

Skapa ett samlat ramverk för Väner- och Mälarsjöfarten

Nuvarande Vänersjöfartsöverenskommelse från 2002 bör uppdateras och breddas till att även inkludera Mälarsjöfarten. Syftet skulle vara att tydliggöra privata, kommunala, regionala och statliga parterers mål, ambitioner och åtaganden för att tillvarata och utveckla transportsystemen på Vänern och Mälaren. Dessa har en viktig funktion i det nationella godstransportsystemet, men potentialen utnyttjas inte fullt ut. Ett samlat ramverk skulle också ge en bättre helhet och ökad förståelse för hur olika åtgärder hänger ihop. Det skulle bidra till ökad tydlighet och långsiktighet och därmed till stärkt konkurrenskraft och ett mer robust transportsystem. Att få ut nyttorna av pågående investeringar är även det ett starkt argument för ett ramverk.

Synliggör sjöfarten i en informationsportal

Den redan beslutade informationsportalen blir ett viktigt komplement till, och en naturlig fortsättning på, delar av de uppgifter som idag utförs i samordningsuppdraget.⁵⁶ Portalen är tänkt att

- **underlätta** för rederier, hamnar, transportköpare och myndigheter att starta, driva, handla upp och planera sjötransporter, och
- **synliggöra** sjöfarten som transportalternativ

Utvecklingsarbetet inom Trafikverket pågår, med målet att lansera portalen under hösten 2026.

Främja sjöfarten i ett svenskt Short Sea Promotion Center

De främjande insatser som idag görs i samordningsuppdraget skulle kunna hanteras genom ett svenskt Short Sea Promotion Center (SPC). SPC finns i många europeiska länder och har i syfte att stärka närsjöfarten och – i vissa fall

⁵⁶ <https://www.regeringen.se/contentassets/2339f9af7e1e47d2856c59936bf1dec4/uppdrag-till-trafikverket-att-utveckla-och-forvalta-en-informationsportal-for-sjoartslinjer.pdf>

– inlandssjöfarten. Konceptet finns även i Sverige, men verksamheten är vilande på grund av att det saknas basfinansiering. Nästa steg kan vara att ge en myndighet i uppdrag att ta fram ett förslag på hur ett svenskt SPC bör utformas. Den norska modellen är ett bra exempel på hur en sådan verksamhet kan organiseras och finansieras. Samma förslag lyftes i den årliga redovisningen av samordningsuppdraget i mars 2023, där funktionen SPC också beskrivs närmare.⁵⁷

Arbetet med gröna sjöfartskorridorer behöver fortgå

Det finns flera förslag och initiativ som stödjer arbetet med gröna sjöfartskorridorer, och som kan ta vid där samordningsuppdraget slutar.

Inför ett omställningsprogram och ta fram en strategi

Med starkare incitament skulle fler linjer kunna gå över till fossilfria bränslen. Ett offentligt-privat omställningsprogram i enlighet med Energimyndighetens förslag skulle kunna bli den samlande kraft som krävs. Det skulle samtidigt stödja etableringen av fler gröna sjöfartskorridorer. Gränsdragningen mellan omställningsprogrammet och samordningsuppdraget riskerar dock att bli otydlig. Tidsmässiga överlapp uppdragen emellan bör därför undvikas. En nära samverkan mellan olika myndigheter blir sannolikt en viktig del i programmets genomförande.

Omställningsprogrammet bör kompletteras med en strategi för sjöfartens omställning, som Energimyndigheten också föreslagit. Det skulle ge en ökad tydlighet kring hur sjöfartens omställning ska genomföras i Sverige och också vara en grund för programmets inriktning.

Fortsätt utveckla myndighetssamordningen

Sjöfartens omställning berör flera myndigheter, vars uppdrag och ansvarsområden delvis överlappar varandra. Samordningen dem emellan är en viktig komponent för att uppnå ett effektivt och koordinerat myndighetsarbete. Det skulle stödja sjöfartens omställning, bidra till omställningsprogrammet och underlätta uppföljningen av gröna sjöfartskorridorer. Den modell som Trafikverket, tillsammans med sex andra myndigheter, nu testar skulle kunna ligga till grund för framtida och mer långsiktiga samarbetsformer. Testen ingår som en del i ett större regeringsuppdrag och kommer att utvärderas runt årsskiftet 2026/2027.⁵⁸

⁵⁷ https://bransch.trafikverket.se/contentassets/ee6eaa9b624149a394432235649f3e0b/trafikverkets-redovisning_ru_samordnare-sjofart_mars-2023.pdf

⁵⁸ Uppdrag till Trafikverket att samordna myndigheternas arbete med transportsektorns klimatomställning (<https://www.regeringen.se/contentassets/fc079a15186c40088f3ee0f5290d6d92/uppdrag-att-samordna-statliga-myndigheters-arbete-med-transportsektorns-klimatomstallning.pdf>).

Prioritera pågående initiativ i Norden och Östersjöregionen

Flera viktiga initiativ har tagits inom Norden och Östersjöregionen som på olika sätt stödjer införandet av gröna sjöfartskorridorer:

- Nordiska ministerrådet har beviljat medel för projektet Nordic Roadmap fas 2, som har en tydlig inriktning mot implementeringen av gröna sjöfartskorridorer.
- CBSS har gröna sjöfartskorridorer på sin agenda och har tagit fram olika underlag som diskuterats under året.

Båda dessa forum utgör en bra grund för det fortsatta arbetet med gröna sjöfartskorridorer. Norden och Östersjöregionen är redan idag ledande och kan ta en tydligare roll som föregångare för sjöfartens omställning. Det förutsätter dock ett fortsatt aktivt deltagande från ländernas sida. Trafikverket kan vid behov bistå i ett sådant arbete, såväl under som efter samordningsuppdraget.

Uppdraget om innovationsupphandling till vägs ände

Det har gjorts vissa framsteg i deluppdraget om innovationsupphandling av färjetrafik, men inte sådan omfattning att det motiverar fortsatta insatser.

Behov av vägledning saknas

Trots ett starkt intresse för att utveckla färjetrafiken saknas förutsättningar för att driva deluppdraget vidare. De upphandlande organisationerna har inga ambitioner att driva innovationer i sina upphandlingar och ser heller inget behov av en vägledning.

Bristfälligt underlag för samverkansplattform

Det finns ett visst behov av fördjupad samverkan mellan de upphandlande organisationerna, men endast två har visat ett tydligt intresse. Frågorna är heller inte av sådan karaktär att det motiverar engagemang från en tredje part. Sammantaget saknas det förutsättningar för att etablera en samverkansplattform för innovationsupphandling av färjetrafik. De upphandlande organisationerna planerar nu att själva fördjupa samarbetet.

Trafikverket till förfogande – men inte drivande

Trafikverket kommer även fortsättningsvis stå till de upphandlande organisationernas förfogande gällande frågor om innovationsupphandling. Efter samordningsuppdragets slut finns sannolikt inte något sådant behov. Upphandlingsmyndigheten däremot, har i uppdrag att främja innovativa lösningar inom upphandling och kan besvara frågor inom detta område.⁵⁹

⁵⁹ Förordning (2015:527) med instruktion för Upphandlingsmyndigheten (https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2015527-med-instruktion-for_sfs-2015-527/).

Bilaga 1 – Status Handlingsplan för gröna sjöfartskorridorer

OMRÅDE 1 – Ekonomiska barriärer

Nr	Åtgärd	Status	Kommentar
1	Kartlägg och sammanställ befintliga styrmedel i Sverige och i EU och tydliggör vilka som är tillämpbara för gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2025)	Klar.	I delredovisning 2025 samt i DNV:s projekt Nordic Roadmap fas 1.
2	Undersök lämplig kommunikationskanal för att sprida sammanställningen och för att hålla den uppdaterad. (Klar 2025)	Klar.	Publicerad på DNV:s webbsida. Länkning i informationsportalen.
3	Identifiera eventuella gap mellan befintliga styrmedel och de behov som finns för att etablera gröna sjöfartskorridor i enlighet med Clydebankdeklarationen. (Klar 2025)	Klar.	I delredovisning 2025. Delvis även i Energi-myndighetens rapport om stöd till omställning.
4	Synliggör konceptet gröna sjöfartskorridorer hos de myndigheter som berörs. (Klar 2025)	Klar.	Ingår i myndighets-samordningen.
5	Ta fram idéer och förslag på nya stöd och styrmedel inom EU som kan stödja införandet av gröna sjöfartskorridorer. Utgå från de behov som identifierats i kartläggningen och ta inspiration av goda exempel internationellt. (Klar 2025)	Klar.	I delredovisning 2025. Delvis även i Energi-myndighetens rapport om stöd till sjöfartens omställning.
6	Ta fram idéer och förslag på nya nationella stöd och styrmedel som kan stödja införandet av gröna sjöfartskorridorer. Utgå från de behov som identifierats i kartläggningen och ta inspiration av goda exempel internationellt. (Klar 2025)	Klar.	I delredovisning 2025. Delvis även i Energi-myndighetens rapport om stöd till sjöfartens omställning.
7	Uppmuntra fler hamnar att tillämpa miljöindex som grund för miljörabatter i hamnavgifterna och följ kontinuerligt utvecklingen. (Klar 2027)	Pågår.	Inventering genomförd 2025. Sex hamnar har tillkommit sedan 2022.
8	Bevaka hur miljörabatter påverkar rederiernas val av bränsle och hamn. (Klar 2027)	Ej startat.	
9	För en dialog med Sjöfartsverket om hur miljörabatter i farledsavgifterna ytterligare kan stödja införandet av gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2025)	Klar.	Dialog genomförd. Miljöincitamenten i farledsavgifterna sänktes under 2025.
10	Bevaka och synliggör möjligheten att "poola" fartyg för att få kostnadstäckning för gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2027)	Klar.	Pooling-mekanismen är redan väl etablerad.
11	Undersök om och i så fall vilka åtgärder staten kan vidta för att skapa förutsättningar för nya affärsmodeller som stödjer etableringen av gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2025)	Klar.	I delredovisning 2025.

OMRÅDE 2 – Samarbeten

Nr	Åtgärd	Status	Kommentar
12	Se över vilka planerade eller pågående initiativ inom Clydebanksamarbetet som Sverige bör delta i. (Klar 2025)	Pågår.	Vissa initiativ listade av Global Maritime Forum. Hanteras delvis även i Nordic Roadmap fas 2.
13	Fördjupa samarbetena med övriga relevanta Clydebank-länder och för en dialog om hur det fortsatta samarbetet ska drivas vidare. (Klar 2026)	Pågår.	Främst fokus på Norden- och Östersjöländerna.
14	Följ kontinuerligt upp pågående initiativ och bevaka löpande behovet av åtgärder. (Klar 2027)	Pågår.	Nära dialog med svenska aktörer. DNV ska införa "barometer".
15	Undersök intresset för ett gemensamt forum för Gröna sjöfartskorridorer bland EU:s Clydebank-länder och ta fram förslag på hur det skulle kunna drivas och organiseras. (Klar 2026)	Pågår.	Inkluderas delvis i EU:s Global Gateway.
16	Verka för att konceptet gröna sjöfartskorridorer synliggörs och tydligare inkluderas i EU:s arbete med sjöfartens omställning. (Klar 2027)	Pågår.	Inkluderas delvis i EU:s Global Gateway.
17	För en dialog med fler EU-länder om att ansluta sig till Clydebanksamarbetet. (Klar 2027)	Pågår.	Främst fokus på Norden- och Östersjöländerna.
18	Bevaka relevanta EU-projekt och bidra med input och delaktighet. (Klar 2027)	Pågår.	Engagemang i flera olika EU-projekt.
19	Ta fram förslag på samarbetsformer inom de nordiska länderna och/eller Östersjöländerna, i syfte att bevaka och följa upp arbetet med gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2025)	Pågår.	Tas delvis omhand i DNV:s Nordic Roadmap fas 2 ("barometer"). Har även aktualiserats inom CBSS.
20	Ta fram förslag på nya samarbetsområden inom de nordiska länderna och/eller Östersjöländerna, i syfte att stödja etableringen av gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2025)	Klar.	Svanen-märkning. Rekommendationer i CBSS-rapport. Riktlinjer "peer-review"
21	Undersök om och i så fall hur offentlig-privata samarbeten skulle kunna utformas och tillämpas i Sverige för att bidra till sjöfartens omställning och underlätta etableringen av gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2026)	Klar.	I delredovisning 2025 samt i Energimyndighetens rapport om stöd till sjöfartens omställning.

OMRÅDE 3 – Dialog

Nr	Åtgärd	Status	Kommentar
22	Fortsätt dialogen med hamnarna och bevaka kontinuerligt behovet av åtgärder för att driva arbetet vidare. (Klar 2027)	Pågår.	Löpande dialog. Hamnforum 4 gånger per år.
23	Identifiera drivkrafter, hinder och stöttande åtgärder för hamnar och andra aktörer att starta och driva projekt kring gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2027)	Pågår.	I delredovisning 2025 samt i Energimyndighetens rapport om stöd till sjöfartens omställning.
24	Underlätta erfarenhetsutbytet hamnarna emellan, exempelvis genom korridorsöverskridande samarbetsforum. (Klar 2027)	Pågår.	Hamnforum 4 gånger per år.
25	Sprid information om pågående och planerade nationella och internationella initiativ. (Klar 2027)	Pågår.	Trafikverkets webbsida samt LinkedIn
26	Fortsätt dialogen med rederierna och bevaka kontinuerligt eventuellt behov av åtgärder för att öka takten i sjöfartens omställning. (Klar 2027)	Pågår.	Behov i FSS:s ⁶⁰ Klimatfärdplan samt i Energimyndighetens rapport om stöd.
27	Fördjupa samarbetet med de rederier som har förutsättningar och ambitioner att bli en del av en grön sjöfartskorridor. (Klar 2027)	Pågår.	Utöver pågående projekt förs dialoger med ytterligare rederier.
28	Undersök intresset bland berörda rederier för ett gemensamt forum om gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2025)	Ej startat.	Behöver breddas. Avvakta hur förslagen i Energimyndighetens rapport tas vidare.
29	Initiera och utveckla samarbeten med och mellan transportköpare, i syfte att skapa ett starkare engagemang i sjöfartens omställning och gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2027)	Pausad.	Kan eventuellt komma att inkluderas i kommande Interreg-projekt.
30	Fortsätt dialogen med enskilda varuägare och andra transportköpare och uppmuntra till en mer aktiv roll i etableringen av gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2027)	Pågår.	Kontakter tagna. Vissa har tackat nej.
31	För en kontinuerlig dialog med övriga aktörer och fånga upp eventuella hinder i deras arbete med sjöfartens omställning och gröna sjöfartskorridorer. (Klar 2027)	Pågår.	Pågående dialoger med bränsleleverantörer, forskningsinstitut med flera.
32	Identifiera relevanta forskningsområden och bevaka att gröna sjöfartskorridorer beaktas i projektansökningar. (Klar 2027)	Pågår.	Vissa projekt pågår och andra planeras. Fokus är dock inte alltid specifikt mot gröna sjöfartskorridorer.

⁶⁰ Föreningen Svensk Sjöfarts klimatfärdplan. (<https://www.sweship.se/wp-content/uploads/2026/01/Klimatfardplan-kortversion--FINAL-dubbelsidor.pdf>)

Skapat av
Garberg Björn, PLnpp

Dokumentdatum
2026-03-26

Dokumentegenskaper: Skapat av Garberg Björn, PLnpp Ärendenummer TRV 2018/93261, Dokumentdatum 2026-03-26, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Dokumenttyp PM.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.