

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

## Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	2
Inledning .....	4
Uppdraget .....	4
Förutsättningar 2024.....	4
Grunduppdraget: Främja sjöfarten och verka för överflyttning av gods från väg .....	4
Vänern och Mälaren .....	5
Sjöfartens avgifter fortsatt en utmaning.....	7
Deluppdrag 1: Gröna sjöfartskorridorer .....	11
Utveckling i korridorerna.....	11
Handlingsplanen .....	12
Styrmedel och andra incitament .....	12
Behövs det ett hamn- och sjöfartskliv?.....	18
Intäkter från EU ETS ska stödja investeringar som minskar klimatutsläppen.....	19
Arbetet behöver tas vidare .....	19
Deluppdrag 2: Myndighetsgemensam informationsportal .....	20
Deluppdrag 3: Innovationsupphandling av färjetrafik .....	20
Utgångspunkt och uppstart.....	20
Hur ser marknaden ut? .....	20
Tänkbara områden för innovation.....	21
Inriktning för det fortsatta arbetet.....	21
Koppling till uppdrag om informationsportal .....	22
Utblick 2025 .....	22

## Sammanfattning

Regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart ska redovisas till Regeringskansliet i mars varje år. De viktigaste iakttagelserna och medskicken sammanfattas nedan.

### Två steg fram och ett tillbaka

Trots en tydlig ambition att öka andelen sjöburna godstransporter har sjöfarten brottats med en rad utmaningar under året. Återinförandet av passageavgifter för Vänersjöfarten i Göteborgs hamn, begränsningar i att genomföra besättningsbyten, periodvis bristande tillgänglighet på lots och återkommande höjningar i lots- och farledsavgifterna är några exempel som drabbat i synnerhet trafiken på de inre vattenvägarna. Detta har försvårat arbetet med att utveckla sjöfarten till ett mer attraktivt transportalternativ.

### Ge Trafikanalys i uppdrag att utreda avgifterna

Sedan Sjöfartsverket fick i uppdrag att analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfart 2016 har framförallt lotsavgifterna höjts kraftigt. Numera utgör de statliga avgifterna en påtaglig begränsning för sjöfarten på framför allt Vänern och Mälaren. Hamnavgifterna påverkar även de sjöfarten, men har inte ökat nämnvärt under perioden.

Berörda aktörer upplever att det saknas ett politiskt ställningstagande i frågan. Därför bör Trafikanalys få i uppdrag att ta fram ett förslag på hur avgifterna skulle kunna utformas för att öka godstransporterna på de inre vattenvägarna och stödja användandet av sjöfarten i stort.

### Inför styrmedel som stödjer en snabbare omställning

Dagens styrmedel är otillräckliga för att påskynda sjöfartens omställning och underlätta etableringen av gröna sjöfartskorridorer före 2030. Det behövs en kombination av olika, mer kraftfulla styrmedel om målen i Clydebankdeklarationen ska kunna uppfyllas. Flera förslag på samverkande styrmedel har tagits fram varav de viktigaste sammanställs i denna redovisning. Regeringen behöver nu överväga förslagen och ta ställning till hur de ska genomföras. Samspelet mellan olika ekonomiska stöd och andra incitament behöver också tydliggöras, exempelvis i en övergripande plan för sjöfartens omställning.

### Öka kunskapen om utbildning och kompetens för befäl på pråmfartyg i Europa

Reglerna för lotsning tillämpas annorlunda i Sverige än i andra europeiska länder. I Europa ger utbildningarna behörighet att framföra pråmfartyg utan lots på de flesta sträckor på de inre vattenvägarna. I Sverige gäller samma krav på att anlita lots för inlandssjöfart som för övrig sjöfart. Kunskapen om

vilken kompetens den europeiska utbildningen ger och under vilka förutsättningar den används är dock låg. Ett lärosäte eller en oberoende organisation bör därför få i uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag om den europeiska utbildningen och bedöma möjligheterna till motsvarande tillämpning i Sverige. Även skälen till Sveriges nuvarande förhållningssätt bör belysas.

## Ändrad inriktning i uppdraget om innovationsupphandling

Antalet offentliga organisationer som handlar upp färjetrafik är begränsat och ett fåtal står för merparten av volymerna. Flera av de upphandlingar som genomförts under senare år bygger redan på elektrifierad sjöfart och avtalstiderna sträcker sig bortom år 2040. Att under de förutsättningarna ta fram en vägledning för innovationsupphandling är svårt att motivera, i alla fall som ett första steg.

Att gå från dagens upphandlingsmodell till innovationsupphandling är för de upphandlande organisationerna en stor förändring. Samtidigt finns det ett visst behov av innovation inom färjetrafiken. Intresse och kunskap för innovationsupphandling behöver dock byggas successivt. Etableringen av en utvecklings- och samverkansplattform blir i det sammanhanget en viktig åtgärd.

## Inledning

Regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart ska årligen redovisas till Regeringskansliet senast i mars. Detta PM gäller redovisningen för mars 2024–februari 2025.

## 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 avslutas 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 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.
- Att ta fram ett förslag på en myndighetsgemensam informationsportal med samlad information om att starta nya sjöfartslinjer.
- Att etablera en samverkansplattform och ta fram en vägledning för innovationsupphandling av färjetrafik.

Uppdraget består därmed av ett grunduppdrag och dessa tre deluppdrag, som samtliga beskrivs i denna redovisning.

## Förutsättningar 2024

Arbetet under 2024 har främst koncentrerats på redovisningarna för det förlängda samordningsuppdraget samt redovisningen av samordningsuppdraget under perioden 2019–2024. Andra delar av uppdraget har därmed fått lägre prioritet, men arbetet har fortsatt även inom dessa områden.

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

I det nu förlängda samordningsuppdraget ingår att verka för en ökad överflyttning till sjöfart. Detta kapitel beskriver vad som har genomförts i den delen av uppdraget.

## Vänern och Mälaren

Mycket av arbetet har under året kretsat kring sjöfarten på Vänern och Mälaren. Det finns ett stort transportbehov i dessa områden och sjöfarten är en viktig resurs för det kringliggande näringslivet. Här finns en stor potential att genom ökad sjöfart avlasta landinfrastrukturen. Samtidigt finns det utmaningar att hantera.

## Samarbetena fortgår

Runt både Vänern och Mälaren finns tidigare etablerade samarbetsformer för att stärka godstransporterna på de inre vattenvägarna. I Vänerområdet sker detta genom en samverkansgrupp med representanter från Vänersamarbetet, Vänerhamn, ägarkommuner, regioner och myndigheter. I Mälardområdet organiseras samarbetet i en arbetsgrupp, där berörda hamnar och myndigheter ingår. Det finns också en referensgrupp med representanter från rederier och övriga näringslivet knuten till arbetet. Handlingsplaner utgör ramverket för insatserna i båda områdena.

## Uppföljningar i årliga konferenser

Sedan 2021 har arbetet med Vänersjöfarten följts upp i en årlig Vänersjöfartskonferens. Konferensen arrangeras av Vänersamarbetet tillsammans med Trafikverket. 2024 hade konferensen temat ”Framtidsspaningar för sjöfarten” och samlade ett 80-tal deltagare från kommuner, regioner, hamnar, rederier, varuägare och myndigheter. Någon motsvarande konferens arrangeras ännu inte för Mälarsjöfarten. Istället följs arbetet upp på Mälardalsrådets årligen återkommande godsdag.

## Kapacitetshöjande åtgärder under utredning

En viktig fråga för Vänersjöfarten är behovet av större fartyg. De nya slussarna i Lilla Edet, Trollhättan och Vänersborg kommer att byggas för något större fartyg än dagens maxstorlek. Detta görs främst för att framtids-säkra slussarna. Däremot har ännu inga beslut fattats om att anpassa farlederna på motsvarande sätt.

Under våren 2025 slutför Trafikverket en behovsutredning för att klargöra behovet av större fartyg på Göta älv och i Vänern. Utredningen omfattar även en bedömning av nödvändiga åtgärder och deras kostnader. Utredningen utgör ett av de underlag som krävs för att kunna föreslå åtgärden som ett nytt namngivet investeringsobjekt i den kommande revideringen av Nationell plan för transportinfrastrukturen.

## Problematiken med besättningsbyten kvarstår

Efter en översyn som gjordes 2022 har Polismyndigheten och Kustbevakningen skärpt reglerna för besättningsbyten. Av- och påmönstringar får

numera endast ske på fastställda öppettider i hamnar som utgör gränsövergångsställen. Fem hamnar i Vänern och Mälaren är fortfarande inte upptagna i listan över godkända gränsövergångar, trots att de har hemställt om det. Detta skapar olägenheter och merkostnader för rederierna och kan leda till negativa konsekvenser för trafiken på Vänern och Mälaren. Vissa hamnar riskerar i förlängningen att väljas bort.

### Tillgängligheten på lots lägre än snittet

Sjöfartsverkets mål är att tillhandahålla en servicegrad på 90 procent för önskad tid för lots. Försening anses uppstå om de inte kan leverera tjänsten senast 30 minuter efter utsatt tid. Enligt uppgifter från Sjöfartsverket var genomsnittet för riket 2023 något bättre, 93,5 procent. För sjöfarten på Vänern och Mälaren var servicegraden betydligt sämre; 80,8 respektive 81,1 procent.

Tillförlitligheten är avgörande för transportköparna och servicegraden är en kritisk fråga för sjöfarten på Vänern och Mälaren. Effekterna kan dock variera, bland annat beroende på hur lång den sammanlagda förseningen är.

### Steg 1- och 2-åtgärder – en katalysator för bättre utnyttjande av de inre vattenvägarna

Att förbättra sjöfartens förutsättningar handlar i första hand inte om att bygga om eller bygga ny infrastruktur. Det är framför allt en fråga om att optimera befintlig infrastruktur och att påverka transportbehoven. I februari 2025 genomförde Trafikverket en workshop om hur steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen kan stärka godstransporterna på Vänern och Mälaren. Följande är exempel på några av de förslag som diskuterades:

- Se över Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur för att möjliggöra stöd/bidrag till kommuner för åtgärder som förbättrar anslutande infrastruktur till hamnar.
- Initiera en utredning som tar ett helhetsgrepp om samtliga trafikslags avgifter, i syfte att uppnå ett mer effektivt utnyttjande av infrastrukturen som helhet.
- Ta fram ett kunskapsunderlag kring potentiella godsflöden som idag transporteras med andra trafikslag men som skulle kunna fraktas med sjöfart på de inre vattenvägarna.
- Bedriva en aktiv samverkan med aktörer i varuförsörjningskedjan och synliggöra sjöfarten som transportalternativ, bland annat genom faktiska exempel.
- Öka tillgänglighet och förutsägbarhet för lotsningstjänsten.

De föreslagna åtgärderna berör både staten, regioner, kommuner och näringslivet och kommer att diskuteras vidare i arbetsgruppen för Mälarsjöfarten.

## Utbildning och kompetens för befälhavare på pråmfartyg

I redovisningen av samordningsuppdraget perioden 2019–2024<sup>1</sup> berördes utbildning och kompetens för befälhavare på pråmfartyg. Det konstaterades att europeiska utbildningar ofta ger behörighet att framföra inlandssjöfartsfartyg utan lots på de flesta sträckor på andra länders inre vattenvägar. I Sverige finns ingen motsvarande utbildning, men de europeiska behörigheterna gäller även här. Kunskapen om vilka kvalifikationer och kompetens som europeiska utbildningar ger är dock låg. De sakliga skälen till det svenska förhållningsättet, att ha samma krav på pråmfartyg som övriga fartyg att anlita lots, förefaller därför otydliga för berörda aktörer.

I uppdraget har diskussioner förts med ett forskningsinstitut om att genomföra ett forskningsprojekt i ämnet. Emellertid finns vissa osäkerheter kring forskningshöjden i ett sådant projekt. Ett annat alternativ vore att ge ett lärosäte eller en oberoende organisation i uppdrag att utreda frågan. Syftet med en sådan utredning skulle vara att:

- beskriva vilka kvalifikationer och kompetens den europeiska utbildningen ger,
- klargöra om den europeiska utbildningen kan ge möjligheter att framföra pråmfartyg i Sverige utan lots, på samma villkor som i övriga Europa, och
- identifiera vilka eventuella åtgärder som skulle krävas för att möjliggöra det.

Skäl som motiverar det svenska förhållningsättet behöver även de beskrivas, exempelvis geografiska och nautiska förutsättningar.

## Sjöfartens avgifter fortsatt en utmaning

En återkommande fråga för hamnar, rederier och transportköpande företag är kostnaden för lots- och farledsavgifter. Ofta framhålls att avgifterna är alltför höga och att det i sin tur påverkar sjöfartens konkurrenskraft och försvårar en överflyttning av gods från väg. Det gäller i synnerhet i Väner- och Mälardalen, där de långa lotssträckorna bidrar till den höga avgiftsnivån. Eftersom fartygen i dessa områden dessutom ofta har betydligt mindre lastförmåga blir avgiftshöjningarnas effekt per lastat och lossat ton gods ännu större. Det finns

<sup>1</sup> Fem år av samordning, <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1879208/FULLTEXT02.pdf>

exempel på resor där de statliga avgifterna står för drygt 20 procent av den totala transportkostnaden.<sup>2</sup>

## Tidigare redovisningar och rapporter

I den årliga redovisningen av samordningsuppdraget i mars 2023<sup>3</sup> konstaterades att de statliga avgifterna är ett av flera hinder för att etablera ny trafik, särskilt på de inre vattenvägarna. Fem exempel på stöd presenterades, som om de infördes skulle kunna bidra till ökade godstransporter på Vänern och Mälaren. Det föreslogs också att förändrade avgifter kunde införas på prov, förutsatt att en myndighet får i uppdrag att ta fram ett konkret förslag.

Avgiftsproblematiken har beskrivits i flera andra sammanhang, bland annat i redovisningen av samordningsuppdraget perioden 2019–2024,<sup>4</sup> i underlagsrapporten Sjöfart i inriktningsunderlaget<sup>5</sup> samt i Statskontorets regeringsuppdrag om Sjöfartsverkets framtida verksamhets- och finansieringsmodell.<sup>6</sup> Trafikverket har också, vid upprepade remissvar till Sjöfartsverket, påpekat de negativa effekterna av höjda avgifter.

## Avgifternas utveckling

För att ge en tydligare bild har Sjöfartsverket och berörda hamnar räknat på hur avgifterna på de inre vattenvägarna utvecklats sedan 2016. Samma år fick Sjöfartsverket i uppdrag av regeringen att analysera potentialen för inlands-sjöfart i Sverige. Det blev något av ett startskott för en mer uttalad politisk inriktning att främja sjöfarten på de inre vattenvägarna.

## Lots- och hamnavgifterna

Som utgångspunkt för beräkningarna har två typfartyg använts: för Mälaren containerfartyget Alrek<sup>7</sup> och för Vänern torrlastfartyget Alice<sup>8</sup>. För hamnarnas del ingår samtliga deras avgifter i beräkningarna. För Sjöfartsverkets del redovisas endast lotsavgifterna, som utgör större delen av de statliga avgifterna i dessa områden.

---

<sup>2</sup> Enligt uppgift från Thunbolagen.

<sup>3</sup>

[https://bransch.trafikverket.se/contentassets/ee6eaa9b624149a394432235649f3e0b/trafikverke-ts-redovisning\\_ru\\_samordnare-sjofart\\_mars-2023.pdf](https://bransch.trafikverket.se/contentassets/ee6eaa9b624149a394432235649f3e0b/trafikverke-ts-redovisning_ru_samordnare-sjofart_mars-2023.pdf)

<sup>4</sup>

[https://bransch.trafikverket.se/contentassets/ee6eaa9b624149a394432235649f3e0b/trafikverke-ts-redovisning\\_ru\\_samordnare-sjofart\\_mars-2023.pdf](https://bransch.trafikverket.se/contentassets/ee6eaa9b624149a394432235649f3e0b/trafikverke-ts-redovisning_ru_samordnare-sjofart_mars-2023.pdf)

<sup>5</sup> <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1827864/FULLTEXT01.pdf>

<sup>6</sup> <https://www.statskontoret.se/siteassets/rapporter-pdf/2023/2023-3-utskriftsversion.pdf>

<sup>7</sup> Längd 99,6 m, bredd 16,9 m, lastförmåga (DWT) 4 400 ton

<sup>8</sup> Längd 89,0 m, bredd 13,35 m, lastförmåga (DWT) 5 100 ton



Skapat av  
Garberg Björn

Dokumentdatum  
2025-03-27

Tabell 1 visar att lotsavgifterna har ökat betydligt mer än hamnavgifterna, i både nominella och reala tal. Eftersom hamnavgifterna i Västerås respektive Kristinehamn baseras på olika godsslag och fartyg ska de inte jämföras med varandra.

Tabell 1. Procentuell utveckling av hamn- och lotsavgifter i Mälaren respektive Vänern. Nominell förändring visas först, därefter real förändring i parentes.

Utveckling av avgifter 2016– 2025, faktiska tal (dagens penningvärde inom parentes)	Mälaren/Västerås	Vänern/Kristinehamn
Hamnavgifter	+21 % (-7 %)	+31 % (+2 %)
Lotsavgifter	+135 % (+79 %)	+179 % (+113 %)

Som jämförelse har lotsavgifterna i Göteborg, där den lotsade tiden ligger nära medianen för Sverige, ökat med 98 procent nominellt och 51 procent i dagens penningvärde för ett fartyg av Alice storlek. Sjöfartsverket har meddelat att de planerar ytterligare höjningar från den 1 juli 2025, i syfte att påskynda takten mot full kostnadstäckning<sup>9</sup>.

### Farledsavgifterna

Höjningar av farledsavgifter styrs av restriktioner i Sjöfartsverkets regleringsbrev. Varierande restriktioner har försvårat jämförelser över tid. Före 2018 fick avgifterna öka med högst nettoprisindex (NPI) från 2004. Sedan 2018 får höjningar ske med högst konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS).

Mellan 2008 och 2016 höjdes inte farledsavgifterna. 2017 ökade de enligt NPI-restriktionen. 2018 höjdes de för att uppnå intäktsneutralitet med den nya avgiftsmodellen. Sedan 2019 har avgifterna höjts årligen enligt KPI-KS, med undantag för 2021 när höjningen uteblev på grund av pandemin. Sammantaget har farledsavgifterna i stort sett följt den allmänna prisutvecklingen under perioden, vilket enligt KPI var cirka 30 procent.

### Passageavgifterna för Vänersjöfarten

Utöver hamnavgifter och statliga avgifter är Vänersjöfarten från och med den 1 januari 2025 dessutom skyldiga att betala passageavgift i Göteborgs hamn. De har varit befriade från denna avgift sedan 2006 genom Vänersjöfartsöverenskommelsen<sup>10</sup>. Efter Transportstyrelsens tillsyn 2024 ålades Göteborgs hamn att återinföra passageavgifterna.<sup>11</sup> Skälet var att undantaget ansågs

<sup>9</sup> <https://www.sjofartsverket.se/sv/tjanster/anlopstjanster/ekonomi-taxor-och-avgifter/aktuella-remisser/remiss-av-sjofartsverkets-foreskrifter-fran-1-juli-2025/>

<sup>10</sup> <https://vnr.nu/wp-content/uploads/2016/01/V%C3%A4ner%C3%B6verenskommelsen.pdf>

<sup>11</sup> <https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/pressrum/nyhetsarkiv/2024/forelaggande-mot-goteborgs-hamn/>

strida mot EU:s hamntjänstförordning (EU 2017/352). Avgiften är nu 1,20 kronor per bruttoton. Det innebär för ett fartyg i Alice storlek en extra kostnad på cirka 3 500 kronor per passage eller cirka 7 000 kronor per anlop.<sup>12</sup>

## Dödläget behöver brytas

En upplevd brist på politiskt ställningstagande har skapat frustration hos hamnar, rederier och transportköpare. Det bidrar också till en viss otydlighet; å ena sidan kommuniceras en vilja att utnyttja potentialen i sjöfarten och de inre vattenvägarna, men å andra sidan vidtas inga konkreta åtgärder för att förbättra de operationella förutsättningarna. Staten och berörda kommuner gör visserligen stora investeringar i farleder, slussar och kajer runt Vänern och Mälaren, men sjöfarten har fortfarande svårt att locka nya godsolymer.

För att rederier och transportköpande företag ska kunna planera långsiktigt behövs tydliga besked i avgiftsfrågan. Avgifterna är en av få faktorer som staten konkret kan påverka och är därmed ett viktigt verktyg för att förbättra förutsättningarna för trafiken på de inre vattenvägarna.

## Ge Trafikanalys i uppdrag att utreda avgifterna

Ett första steg vore att ge en myndighet i uppdrag att utreda hur sjöfartens avgifter kan utformas för att stärka godstransporterna på i första hand Vänern och Mälaren. En sådan utredning bör klargöra de juridiska möjligheterna för både kust- och inlandssjöfart utifrån gällande EU-lagstiftning och statsstödsregler. Eventuella behov av åtgärder eller styrmedel inom närliggande områden behöver också identifieras. Utredningen bör även beskriva samhälls-ekonomiska effekter samt merkostnader för staten i form av minskade intäkter till Sjöfartsverket, som då behöver kompenseras.

Ett sådant uppdrag bör gå till Trafikanalys, som tidigare genomfört flera regeringsuppdrag om sjöfart och intermodala transporter och hur de kan främjas.<sup>13</sup> Myndigheten genomför återkommande granskningar, analyser, uppföljningar och utvärderingar inom sjöfartsområdet och publicerar statistik om fartyg och svenska hamnar. De redovisar dessutom årligen trafikslagets externa effekter och hur de bär sina samhälls-ekonomiska marginalkostnader i relation till skatte- och avgiftsuttag.

Det har i uppdraget förts en dialog med Trafikanalys, som ställer sig positiva till ett sådant uppdrag. Myndigheten har dock klargjort att det behöver anslås särskilda medel för genomförandet av utredningen.

<sup>12</sup> [https://www.goteborgshamn.se/globalassets/dokument/hamntaxan\\_2025\\_v2.pdf](https://www.goteborgshamn.se/globalassets/dokument/hamntaxan_2025_v2.pdf), s. 37.

<sup>13</sup> <https://www.trafa.se/sjofart/eco-bonussystem-i-sverige-6362/>,  
<https://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/uppdrag-att-analysera-hur-intermodala-godstransporter-kan-framjas-7726/>

## Deluppdrag 1: Gröna sjöfartskorridorer

I detta kapitel beskrivs arbetet med deluppdraget om att etablera gröna sjöfartskorridorer. En mer utförlig bild ges i den handlingsplan för gröna sjöfartskorridorer som redovisades till regeringen i juni 2024.<sup>14</sup> I handlingsplanen berörs även kopplingen till EU:s regelverk. Av praktiska skäl används här begreppet förnybart genomgående, men även andra koldioxidneutrala energikällor kan bli aktuella.

### Utveckling i korridorerna

Den övergripande statusen i de pågående projekten i Sverige framgår av redovisningen av samordningsuppdraget perioden 2019–2024.<sup>15</sup> Sedan dess har bland annat följande hänt:

- Sweden–Belgium Green Corridor (tidigare Göteborg–Gent)<sup>16</sup>: Rederiet som ska trafikera korridoren har fått avslag på sin tredje ansökan hos EU:s innovationsfond, om att utveckla och bygga fartyg för ammoniakdrift. Riskutredningar kring bunkring av ammoniak fortgår dock och det finns även planer på att inkludera landtransporter i korridoren.
- Korridoren Göteborg–Rotterdam: Energibolaget som ska leverera bränslet har fått avslag på en ansökan hos Klimatklivet, om stöd för investering i en lagringstank för flytande biogas (LBG) i Göteborgs hamn. Det har dock tagits beslut om att investera i en förvätskningsanläggning i hamnen, för att möjliggöra bunkring av gas från stamgasnätet.<sup>17</sup>

Avslagen speglar en del av problematiken med dagens stödsystem och kan komma att påverka projektens inriktning, ambitionsnivå och tidsplan. Tidigare har även Strömstads kommun fått avslag på en ansökan hos Klimatklivet om stöd för installation av en laddströmsanläggning för färjetrafiken till Norge.

<sup>14</sup> <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1879215/FULLTEXT01.pdf>

<sup>15</sup> [trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1879208/FULLTEXT02.pdf](https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1879208/FULLTEXT02.pdf)

<sup>16</sup> Inkluderar förutom Gent numera även Zeebrugge.

<sup>17</sup> Gas från stamgasnätet består av en blandning av fossil naturgas och biogas.

## Handlingsplanen

Handlingsplanen innehåller 32 åtgärder som syftar till att stödja införandet av gröna sjöfartskorridorer. Åtgärderna fokuserar på följande områden:

1. Överbrygga de ekonomiska barriärerna
2. Initiera samarbeten och samarbetsområden med andra länder
3. Utveckla dialogen med och mellan aktörerna i sjötransportkedjan

12 av åtgärderna ska vara klara 2025, 3 åtgärder 2026 och 17 åtgärder 2027.

Per den 1 mars 2025 är 6 åtgärder klara. Övriga åtgärder har påbörjats eller planeras att starta.

## Styrmedel och andra incitament

Flera av åtgärderna i handlingsplanen berör behovet av stöd, styrmedel och andra incitament som stödjer införandet av gröna sjöfartskorridorer. IVL Svenska Miljöinstitutet har på uppdrag av Trafikverket tagit fram förslag som möter några av åtgärderna.<sup>18</sup> Analysen och förslagen beskrivs i korthet i detta kapitel samt redovisas i sin helhet i IVL:s underlag.<sup>19</sup> I underlaget finns även grova kostnadsuppskattningar för styrmedlen.

Ett liknande arbete genomförs inom projektet Nordic Roadmap som drivs av DNV på uppdrag av Nordiska ministerrådet. Det har under uppdragets gång förts en nära dialog med DNV, i syfte att dra nytta av varandras resultat.

## Utgångspunkt

Utgångspunkten för arbetet med styrmedelsförslag finns beskriven i handlingsplanen. Styrmedlen bör bland annat:

- vara generellt utformade så att de inte exkluderar en viss typ av sjöfart, exempelvis trampsjöfart<sup>20</sup>,
- samspela med andra styrmedel, och
- stödja omställningen i stort.

Efter att detta arbete initierades har Energimyndigheten fått i uppdrag att analysera behov och ta fram förslag på stöd till sjöfartens och flygets

<sup>18</sup> Åtgärd 1, 3, 5, 6, 11 samt delvis även åtgärd 20 och 23.

<sup>19</sup> <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1948162/FULLTEXT01.pdf>

<sup>20</sup> Sjötransporter baserade på enstaka resor utan fasta linjer eller tidtabeller.

omställning.<sup>21</sup> Deras uppdrag är bredare än det nu genomförda arbetet, men kan även det komma att beröra gröna sjöfartskorridorer.

## Vilka är svårigheterna och vilka styrmedel behövs?

I arbetet med handlingsplanen ingår att kartlägga befintliga styrmedel och identifiera eventuella gap mellan vad som finns och vad som behövs för att etablera gröna sjöfartskorridorer i enlighet med Clydebankdeklarationen. IVL har i sitt uppdrag till Trafikverket identifierat en rad olika styrmedel på både nationell, europeisk och internationell nivå. De bedöms dock inte vara tillräckligt kraftfulla för att kunna etablera gröna sjöfartskorridorer innan 2030.

I underlaget<sup>19</sup> konstaterar IVL att den enskilt största svårigheten är att hantera kostnadsgapet mellan fossila och förnybara bränslen. De nämner också att produktionen av alternativa marina bränslen är otillräcklig för att möta den framtida efterfrågan. Bristen på tydlig och transparent informationsdelning och svårigheterna att nå en samsyn kring ansvar och kostnader i värdekedjan är andra utmaningar som tas upp. Inom samtliga dessa delar behövs styrmedel och andra incitament som på ett effektivt sätt överbryggar barriärerna.

## En kombination av styrmedel mest effektivt

Det mest effektiva sättet att främja sjöfartens omställning och etableringen av gröna sjöfartskorridorer är att införa en kombination av olika samverkande styrmedel, både ekonomiska och icke-monetära. Behoven är spridda och styrmedlen behöver stödja bland annat investeringar, drift, forskning och utveckling, samarbeten, informations-spridning samt rådgivning.

Oavsett styrmedlens utformning är långsiktighet avgörande. Det tar lång tid att planera, förbereda och starta upp en grön sjöfartskorridor och styrmedlen behöver stödja både nya projekt och de samarbeten som redan påbörjats. En del av styrmedlen skulle möjligtvis kunna finansieras genom de medel som genereras av sjöfartens inbetalningar från EU ETS.

En fråga av mer övergripande karaktär är hur styrmedlen ska samordnas med andra länders insatser. En grön sjöfartskorridor berör oftast minst två länder och det kan behövas gemensamma principer för hur stöd och annan eventuell medfinansiering ska fördelas.

## Förslag till ekonomiska styrmedel

I detta avsnitt beskrivs de förslag till ekonomiska stöd som tagits fram i arbetet och som bedöms ha störst effekt.

---

<sup>21</sup> KN2025/00082, <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2025/01/nytt-uppdrag-till-energimyndigheten-for-att-paskynda-sjo--och-luftfartens-omstallning-till-fossilfrihet/>

## Nationellt utvecklingsstöd för demonstrationer

Ett av Clydebankdeklarationens syften är att stödja utveckling och införande av nya uppskalningsbara lösningar för minskade klimatutsläpp. Det kan inkludera både tekniska, logistiska och affärsrelaterade förutsättningar. Detta skulle kunna stimuleras genom utvecklingsstöd för demonstrationer av gröna sjöfartskorridorer, riktat till exempelvis konsortier. Stödet behöver inte vara begränsat till gröna sjöfartskorridorer, utan skulle också kunna ha en bredare inriktning som även bidrar till sjöfartens klimatomställning. Att kommersialisera ny teknik eller andra nya lösningar från exempelvis forskningsprojekt är ofta annars en utmaning. Uppskalningen av ett utvecklingsprojekt fram till att det blir lönsamt är också en kritisk faktor.

Utvecklingsstöd till demonstrationsprojekt kan ges antingen genom Förordning (2008:761) om statligt stöd till forskning och utveckling samt innovation inom energiområdet, eller genom utveckling av Industriklivet (Förordning 2017:1319). Det finns dock vissa begränsningar i de svenska stödförordningarna kopplat till EU:s statsstödsregler; storföretag kan som mest få 25 procent av kostnaderna i stöd, medan medelstora företag kan få upp till 35 procent.

Energimyndigheten hanterar redan idag olika stöd för pilot- och demonstrationsprojekt, både till forskning och investeringar. Dessa skulle kunna fungera som utgångspunkt för det fortsatta arbetet.

## Uppdaterad innovationsfond

EU:s innovationsfond<sup>22</sup> fördelar ut olika former av stöd som sjöfarten, i konkurrens med andra sektorer, kan ansöka om. Det omfattar följande:

- Stöd till innovativa projekt
- Stöd till vätgasproduktion genom vätgasauktioner
- Stöd till produktion av komponenter inom energisektorn

Innovationsfonden kan redan idag stödja projekt som syftar till att etablera gröna sjöfartskorridorer. En av fördelarna med fonden är att stöd, under vissa förutsättningar, kan ges för både investerings- och driftskostnader. Konkurrensen om medlen är emellertid hård och de höga kraven på ansökningarna fordrar stora resurser hos de sökande.

I samband med att sjöfarten införlivades i EU ETS infördes skrivningar som ska ge sjöfartssektorn del av medlen. Det behöver nu utvärderas om innovationsfonden, med nuvarande skrivningar, möter sjöfartsbranschens behov och utmaningar. Det gäller exempelvis vätgasstödet utformning och om det

---

<sup>22</sup> [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-funding-climate-action/innovation-fund\\_en#tab-0-0](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-funding-climate-action/innovation-fund_en#tab-0-0)

stödjer produktionen av e-bränslen inom sjöfarten, eller om vingsegel kan betraktas som en komponent inom energisektorn.

Att analysera nuvarande skrivningar och utarbeta förslag till nya bör genomföras genom ett uppdrag till en myndighet, och ske i samarbete med andra medlemsländer. I och med att EU inte har något mål om att införa gröna sjöfartskorridorer bör sådana förslag vara generellt utformade.

### Contracts for Difference

Ekonomiska barriärer är det enskilt största hindret för att etablera gröna sjöfartskorridorer. Contracts for Difference (CfD) är en prisjusteringsmekanism som minskar prisgapet mellan fossila och förnybara bränslen genom ett riktat statligt stöd till antingen producenter eller köpare. Syftet med styrmedlet är att åstadkomma en bestående förändring på marknaden, där fartygen på längre sikt kan drivas med förnybara bränslen utan stöd. Medlen kan fördelas genom ansökningar eller via auktionsmekanismer. Fördelningen kan också ske genom ett anbudsförfarande i en form av ”omvänd auktion”, vilket skulle kunna vara tillämpligt på gröna sjöfartskorridorer. Detta styrmedel bedöms vara det mest kraftfulla för etableringen av gröna sjöfartskorridorer.

Svårigheter med styrmedlet är bland annat att avgöra hur de olika anbuden ska utvärderas och att säkerställa att förnybara bränslen fortsätter användas efter stödperiodens slut. Att göra avgränsningar kan också bli en utmaning, i synnerhet om stödet ges en mer allmän inriktning.

Samma styrmedel föreslås av DNV på nordisk nivå och riktar sig då mot slutanvändare av marina bränslen.<sup>23</sup> DNV beskriver dock inte den slutliga utformningen av styrmedlet närmare. En myndighet bör därför få i uppdrag att utreda förutsättningarna för och utformningen av en CfD-mekanism för sjöfarten. Möjligheterna för angränsande länder att stötta på motsvarande sätt behöver också klargöras.

### Övriga ekonomiska styrmedel

Utöver vad som beskrivs ovan har även andra förslag på ekonomiska styrmedel för att stödja sjöfartens omställning diskuterats, till exempel:

- Anpassning och förstärkning av Klimatklivet
- Kraftigare miljödifferiering i farledsavgifterna
- Stöd till produktion av förnybara bränslen

---

<sup>23</sup> <https://futurefuelsnordic.com/the-fuel-transition-roadmap-for-nordic-shipping/>



- Stöd till bränsleinfrastruktur i hamnar
- Bränsleskatt på fossilt marint bränsle på EU-nivå

Samtliga dessa styrmedel är viktiga mekanismer som stödjer sjöfartens omställning generellt, men bedöms inte vara tillräckliga för att skapa gröna sjöfartskorridorer. Förslagen beskrivs närmare i IVL:s underlag<sup>19</sup>.

## Förslag till andra styrmedel och incitament

Det finns andra potentiella incitament än rent ekonomiska, varav de mest relevanta beskrivs i detta avsnitt.

### Stödkontor

En utmaning med att etablera en grön sjöfartskorridor är att säkerställa de resurser och kompetenser som krävs. Särskilt tydligt blir det över tid, när arbetet ska övergå från partnerskapsöverenskommelse till genomförande. Problematiken gäller inte bara gröna sjöfartskorridorer, utan berör sannolikt även sjöfartens omställning i stort.

Ett sätt att underlätta för de inblandade parterna vore att införa ett stödkontor. Ett stödkontor skulle kunna tillhandahålla rådgivning, tekniskt stöd och vägledning kring regelverk och finansieringsmöjligheter. Det kan också fungera som en central samordningsfunktion. Genom att samla expertis från olika områden kan stödkontoren fungera som en bro mellan politiska initiativ, marknadens behov och tekniska innovationer.

En myndighet bör få i uppdrag att ta fram ett förslag till hur ett stödkontor kan inrättas och drivas, samt hur nödvändig kompetens ska tillhandahållas. I stödkontoret behöver sedan relevanta branschorganisationer och andra berörda aktörer involveras för att säkerställa relevans. Liknande initiativ finns i Norge, inom ramen för Grönt Skipsfartsprogram.<sup>24</sup> Accelerationskontoret<sup>25</sup> skulle också kunna fungera som en inspiration för stödkontorets upplägg.

Idén har tidigare berörts av Trafikanalys i uppdraget att ta fram underlag till den klimatpolitiska handlingsplanen.<sup>26</sup>

### Miljömärkning

Konceptet gröna sjöfartskorridorer saknar idag en tydlig definition och leder heller inte till någon certifiering som styrker klimatnyttan. Aktörer i en grön sjöfartskorridor får därmed inget ”kvitto” på vad de genomfört. En miljömärkning skulle kunna öka transparensen och tydligheten mot transport-

<sup>24</sup> <https://grontskipsfartsprogram.no/flatefornyelse/>

<sup>25</sup> <https://accelerationskontoret.se/>

<sup>26</sup> [https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022\\_14-forslag-som-leder-till-transportsektorns-klimatomstallning.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_14-forslag-som-leder-till-transportsektorns-klimatomstallning.pdf)



köpare och därmed skapa ett mervärde för de medverkande. Det skulle också kunna väcka intresse hos fler aktörer att starta liknande initiativ.

Miljömärkningen skulle kunna avse antingen själva transporten eller resan, det vill säga den tjänst som kunden köper, eller sjöfartslinjen som helhet. Det är i båda fallen viktigt att miljömärkningen utformas så att den blir en pålitlig indikator på faktiska miljöförbättringar. Högt ställda krav och tydliga kriterier är avgörande för att systemet ska få genomslag och accepteras av både sjöfartsbranschen och transportköpare.

Ett exempel på en miljömärkning etablerad i Sverige är Svanen. Svanen är en gemensam nordisk miljömärkning och omfattar idag 55 olika produktgrupper. Arbetet drivs av miljömärkningsorganen i de nordiska länderna och styrs av gemensamma riktlinjer beslutade av Nordiska ministerrådet.

Nya produktkategorier beslutas av Nordiska miljömärkningsnämnden, som är en gemensam förening där miljömärkningsorganen i respektive nordiskt land ingår. För att kunna införa en ny produktgrupp eller kategori krävs att organen i nämnden är överens. Det krävs också ett tydligt intresse från de tänkta licensinnehavarna, i detta fall rederierna, för att initiera ett sådant arbete.

För närvarande förs inom samordningsuppdraget en dialog med några rederier och det svenska miljömärkningsorganet Miljömärkning Sverige om att införa en produktkategori för sjötransporter. Det krävs inget politiskt initiativ, utan det är upp till miljömärkningsorganen i de nordiska länderna att gemensamt ta beslut i frågan. Ett politiskt stöd kan dock underlätta processen. Vissa initiativ inom EU skulle kunna vara vägledande för det fortsatta arbetet.<sup>27</sup>

Ett mervärde med miljömärkning är att det fastställs kriterier för en grön sjöfartskorridor, något som också efterfrågas i projektet Nordic Roadmap.

### Flerpartsöverenskommelser

Det behövs nära samverkan mellan det offentliga och det privata för att driva omställningen inom sjöfarten och etablera gröna sjöfartskorridorer. Ett verktyg för att tydliggöra aktörernas åtaganden är fyrparts- eller flerpartsöverenskommelser. I en sådan överenskommelse skulle det kunna förtydligas att:

- staten bidrar med någon form av ekonomiska incitament,
- rederier utvecklar och investerar i tekniska lösningar,
- transportköpare betalar en miljöpremie för transporten, och

---

<sup>27</sup> Det har bland annat tagits fram ett förslag om beräkning och redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster som kan vara relevant i sammanhanget: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/docs\\_autres\\_institutions/commission\\_europeenne/com/2023/0441/COM\\_COM\(2023\)0441\\_SV.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/com/2023/0441/COM_COM(2023)0441_SV.pdf)

- hamnar erbjuder miljörabatter i sina avgifter och säkerställer möjligheter till bunkring.

Även andra aktörer, exempelvis bränsleproducenter och teknikleverantörer, kan ingå i sådana överenskommelser.

Liknande upplägg har tillämpats i andra sammanhang. År 1996 träffades en trepartsöverenskommelse mellan Sjöfartsverket, Sveriges redareförening (numera Svensk sjöfart) och Sveriges hamn- och stuveriförbund (numera Sveriges hamnar) om att dela på merkostnaderna för användandet av lågsvavliga bränslen och reningsteknik för kväveoxider. Detta ledde till att farledsavgifterna miljödifferentierades och att det infördes stöd för installation av reningsutrustning. Även hamnavgifter i vissa hamnar miljödifferentierades.

Exempel på överenskommelser finns även i Norge, men då på en mer övergripande nivå. I december 2024 tecknade den norska regeringen och företrädare för de maritima näringarna ett avtal om maritimt klimatpartnerskap.<sup>28</sup>

Möjligheterna med att använda flerpartsöverenskommelser behöver utredas närmare och ett gemensamt ramverk utformas.

## Behövs det ett hamn- och sjöfartskliv?

Utöver ovanstående förslag har Göteborgs hamn, tillsammans med andra aktörer i sjöfartsbranschen, initierat ett mer generellt initiativ; ett så kallat ”Hamn- och sjöfartskliv”. Syftet med Hamn- och sjöfartsklivet är att skapa en stödform och samarbetsmodell som är anpassad för just sjöfartsbranschen. Inspirationen kommer från bland annat Fordonsstrategisk forskning och innovation (FFI), som är ett samarbetsprogram mellan staten och fordonsindustrin kring vägtransporter.<sup>29</sup> Även i Norge finns exempel på samarbeten mellan det offentliga och det privata inom sjöfarten.<sup>30</sup>

Bakgrunden till initiativet är att befintliga stödsystem, som Klimatklivet och Industriklivet, inte upplevs möta sjöfartsbranschens behov fullt ut. Sjöfarten konkurrerar med andra näringar som har andra förutsättningar och har fått förhållandevis lite medel beviljade från dessa system. Det saknas också stöd för att täcka prisgapet mellan konventionella och förnybara bränslen, samt för implementering av större piloter och demonstrationer. Genom att utveckla nya stödformer och samla dem under samma paraply hoppas initiativtagarna kunna möta sjöfartens behov av uppskalning bättre än idag.

<sup>28</sup> <https://www.regjeringen.no/contentassets/99354c9b94ca43ce96e80f2499cad07f/avtale-om-maritimt-klimapartnerskap.pdf>, <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/nytt-klimasamarbeid-mellom-staten-den-maritime-naringen-og-fiskerinaringen/id3077712/>

<sup>29</sup> <https://ffisweden.se/>

<sup>30</sup> <https://www.enova.no/>, <https://grontskipsfartsprogram.no/>

Hamn- och sjöfartsklivet är tänkt som ett gemensamt initiativ mellan staten och aktörerna i sjöfartens värdekedja. Vikten av delaktighet från sjöfartsbranschens sida betonas särskilt. Näringsenheten föreslås bli involverade genom att exempelvis identifiera behov och medverka i utvärderingar av projektansökningar.

Initiativet innebär ett större grepp och kan behöva kopplas till en mer övergripande plan för sjöfartens omställning, där styrmedlens samspel tydliggörs.

## Intäkter från EU ETS ska stödja investeringar som minskar klimatutsläppen

Från och med 2024 är sjöfarten inkluderad i EU:s utsläppshandelssystem EU ETS. Det innebär att rederier nu är skyldiga att köpa utsläppsrätter för de växthusgasutsläpp som sker från fartygen. Det sker enligt en gradvis implementering som kommer att vara fullt genomförd 2026. En mindre del av intäkterna från EU ETS tillfaller EU Innovation Fund, men merparten går till det medlemsland där bolaget som ansvarar för fartygets drift är registrerat.

Priset på utsläppsrätter varierar, men har under de tre senaste åren legat i spannet 60–100 euro per ton. De totala koldioxidutsläppen från sjöfarten inom EU år 2021 rapporteras samtidigt vara 124 miljoner ton. Betydande intäkter från sjöfartens utsläppsrätter inom EU ETS kommer från och med 2025 alltså tillfalla EU:s medlemsländer.

Det finns idag inga prognoser över hur stora intäkterna från sjöfarten kommer att bli för svensk del. Intäkterna beror dels på aktuellt pris på utsläppsrätterna, dels på hur intäkterna fördelas länderna emellan. Det i sin tur är kopplat till i vilket land bolaget är registrerat.

Beräkningar av intäkterna är förknippade med stora osäkerheter. IVL:s uppskattningar indikerar att de svenska intäkterna från sjöfarten kommer att ligga i spannet 500–1500 miljoner kronor årligen efter att EU ETS är fullt implementerat år 2026. Intäkterna förväntas dock minska över tid i takt med att utsläppen reduceras. Samtidigt är utvecklingen svårbedömd, eftersom priset på kvarvarande utsläppsrätter kan komma att öka. Medlen ska användas för att stödja investeringar i förnybar energi, energieffektiviseringar och teknik med låga koldioxidutsläpp, men måste inte gå till just sjöfarten.

## Arbetet behöver tas vidare

Det behövs en kombination av olika styrmedel för att påskynda sjöfartens omställning och underlätta etableringen av gröna sjöfartskorridorer före 2030. I detta kapitel har Trafikverket presenterat de förslag som bedöms mest kraftfulla. Regeringen behöver nu ta ställning till hur förslagen ska drivas vidare.

## Deluppdrag 2: Myndighetsgemensam informationsportal

Förslaget på en myndighetsgemensam informationsportal för att starta nya sjöfartslinjer redovisades den 14 januari i år.<sup>31</sup> Arbetet genomfördes i dialog med relevanta aktörer i transportkedjan. Trafikverket förslår i sin redovisning att portalen breddas till att inkludera även annan information om sjöfart. Informationen i portalen skulle då rikta sig både till rederier, hamnar, transportköpare, myndigheter och allmänhet.

Rapporten förväntas nu ligga till grund för vidare beslut om eventuella framtida insatser för att förbättra tillgången till och spridningen av sjöfartsrelaterad information. Att lättillgängliggöra information kan vara ett effektivt sätt att underlätta utnyttjandet av sjöfarten och därigenom optimera transportsystemet som helhet.<sup>32</sup>

## Deluppdrag 3: Innovationsupphandling av färjetrafik

I deluppdraget om innovationsupphandling ingår att ta fram en vägledning, etablera en samverkansplattform och verka för att en innovationsupphandling av färjetrafik genomförs. Syftet är att påskynda sjöfartens omställning till fossilfrihet och elektrifiering. Med färjetrafik avses i detta sammanhang lokalt och regionalt offentligt upphandlad trafik.

### Utgångspunkt och uppstart

Helt avgörande för uppdraget är att det tillför målgruppen tydliga nyttor; i annat fall kan inriktningen behöva ändras. För att klargöra behoven har flera offentliga organisationer som handlar upp färjetrafik intervjuats. Intervjuer har även genomförts med rederier, leverantörer, forskningsinstitut, myndigheter, leverantörer och berörd branschorganisation. Ett gemensamt möte med de upphandlande organisationerna har också genomförts, då Upphandlingsmyndigheten bland annat arrangerade ett seminarium om innovationsupphandling.

### Hur ser marknaden ut?

Jämfört med till exempel Energimyndighetens beställarnätverk<sup>33</sup> är marknaden för färjetrafik begränsad. Det har i uppdraget hittills identifierats

<sup>31</sup> [trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1927529/FULLTEXT01.pdf](https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1927529/FULLTEXT01.pdf)

<sup>32</sup> Detta motsvarar steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen, vilket är ett resurseffektivt sätt att förbättra utnyttjandet av transportsystemet.

<sup>33</sup> <https://www.energimyndigheten.se/effektiv-energianvandning/foretag/natverk-och-bestallargrupper/>

nio offentliga organisationer som handlar upp färjetrafik, oftast för enstaka eller få linjer. Den upphandlande organisationen är antingen en region, en kommun eller ett offentligt ägt bolag. Endast Region Stockholm, Västtrafik och Region Blekinge har större volymer av färjetrafik.

Västtrafik och Region Blekinge har nyligen handlat upp en stor del av sin trafik med avtal som sträcker sig bortom 2040. Endast två linjer på västkusten återstår att handla upp i närtid. Nyligen har Västtrafik meddelat att bolaget kommer att göra om den senast genomförda upphandlingen, men innovationsupphandling är sannolikt inte aktuellt.<sup>34</sup> Region Stockholm har en mer splittrad avtalsbild, med flera olika avtal och löptider.

Sammanfattningsvis skulle endast ett fåtal linjer kunna bli aktuella för innovationsupphandling innan samordningsuppdragets slutredovisning 2027.

## Tänkbara områden för innovation

Behovet av innovation inom färjetrafiken är inte helt tydligt. Tekniken för elektrifiering har utvecklats och numera finns det färdiga lösningar att köpa. En stor del av den trafik som handlats upp på senare år baseras också på elektrifierad sjöfart. Men det finns fortfarande behov av innovation inom vissa områden, till exempel smarta laddsystem, energieffektivitet, automation och trafiksystem.

## Inriktning för det fortsatta arbetet

Innovationsupphandling bedöms av de upphandlande organisationerna inte vara fullt tillämpbar på deras verksamheter, åtminstone inte som ett första steg. Antalet upphandlingar som skulle ha nytta av en vägledning för innovationsupphandling är dessutom förhållandevis få. Den fortsatta inriktningen på arbetet behöver anpassas efter dessa förutsättningar.

## Kom igång med samverkans- och utvecklingsplattformen

Det första steget är att starta upp samverkans- och utvecklingsplattformen. Med den som grund kan kunskapen om innovationsupphandling byggas stegvis. Plattformen kan drivas som en kombination av fysiska och digitala möten, eventuellt med en gemensam digital arbetsyta. Ett första möte om detta genomfördes i februari 2025 och nästa planeras till maj 2025.

## Lär av dem som genomfört innovationsupphandlingar

Seminariet om innovationsupphandling, som genomfördes på mötet i februari, var på en övergripande nivå och aktörerna efterfrågar verkliga exempel. Som inspiration kommer därför organisationer som genomfört

---

<sup>34</sup> <https://www.sjofartstidningen.se/beslutet-vasttrafik-gor-om-upphandlingen/>

innovationsupphandlingar bjudas in till kommande möten med aktörerna i samverkans- och utvecklingsplattformen.

## Fokusera inledningsvis på funktionskrav

Innovationsupphandling innebär ett mer funktionsinriktat tänk, men de upphandlande myndigheterna saknar i dagsläget förutsättningar för att tillämpa detta perspektiv fullt ut. Arbetet kommer därför inledningsvis fokusera på funktionskrav i upphandlingar, för att därefter undersöka förutsättningarna för – och möjligheterna med – innovationsupphandling.

## Utgå från en faktisk upphandling

Upplägg och tankar med innovationsupphandling behöver prövas i verkligheten. En kommande upphandling skulle kunna utgöra grunden för ett sådant test. De kunskaper och erfarenheter det ger skulle i sin tur kunna utgöra början på en vägledning.

## Fokusera på rätt saker

Att gå från dagens upphandlingar till innovationsupphandling är ett stort steg och uppdragets inriktning mot innovationsupphandling behöver inledningsvis tonas ner. Målet med uppdraget är att utveckla en fossilfri färjetrafik, för vilket innovationsupphandling kan vara ett av flera verktyg. Utveckling och samverkan bör i det sammanhanget prioriteras.

## Koppling till uppdrag om informationsportal

Den myndighetsgemensamma informationsportalen som nämns i föregående kapitel skulle också kunna fungera som en plattform för samverkan och vägledning om innovationsupphandling av färjetrafik. Vägledningen skulle kunna vara webbaserad och uppdateras löpande, och även annan kunskapsbyggande information om färjetrafik skulle kunna samlas i portalen.

## Utblick 2025

Två av de tre nya deluppdragen i det förlängda samordningsuppdraget är nu redovisade till regeringen. Fokus för kommande år blir att:

- Fortsätta att genomföra åtgärderna i handlingsplanen för gröna sjöfartskorridorer, med fokus på både pågående och nya projekt.
- Utveckla och fördjupa samarbetena kring Väner- och Mälarsjöfarten.
- Etablera en utvecklings- och samverkansplattform och öka kunskapen och intresset för innovationsupphandling av färjetrafik.

De olika delområdena innehåller en rad aktiviteter som sammantaget ska bidra till bättre förutsättningar för och snabbare omställning av sjöfarten.

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

Skapat av  
Garberg Björn

Dokumentdatum  
2025-03-27

Dokumentegenskaper: Skapat av Garberg Björn Ärendenummer TRV 2018/93261, Dokumentdatum 2025-03-27, 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.