



Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se

Med kopia till:
m.naturmiljoenheten@regeringskansliet.se

Remissyttrande gällande: Remiss av Havet och människan (SOU 2020:83)

Sjöfartsverket har tagit del av rubricerad remiss och välkomnar förslaget med nedan följande tillägg.

Inledningsvis vill Sjöfartsverket framhålla sjöfartens potential till överflyttning av godstransporter på land, liksom risken för att en omfattande byråkrati riskerar att utgöra hinder för överflyttningens positiva effekter. En sådan överflyttning kan komma att ha lokal negativ påverkan på maritim miljö, t.ex. genom att farleder utvecklas eller nyttjas i högre utsträckning. Samtidigt som en sådan överflyttning kan ha en positiv påverkan för de globala klimatmålen genom ett mer hållbart transportarbete. Detta motsatsförhållande mellan det lokala och globala miljöperspektivet är viktigt att beakta när sjöfartens samlade påverkan på den maritima miljön utvärderas.

Kapitel 1. Författningsförslag

1.9 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket (s. 65)

Sjöfartsverket samverkar redan idag med länsstyrelserna i frågor som rör marina skyddade områden. Sjöfartsverket uppfattar att det finns vissa svårigheter att samverka eftersom olika länsstyrelser ofta har olika syn på hur frågor om marina skyddsområden ska hanteras. Sjöfartsverket bedömer mot bakgrund av detta att det behövs en tydligare nationell samsyn.

För att Sjöfartsverket ska kunna ta ställning till förslaget om en ny rapporteringsskyldighet i 10 § 2 st. sista meningen behöver Sjöfartsverket ett förtydligande om vad för rapportering som detta skulle kunna komma att innebära för myndigheten.

1.26 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2011:619) med instruktion för Havs- och vattenmyndigheten (s. 92)

I förslaget till ny paragraf 5b står ”genomförandet av den akvatiska miljöövervakningen”. Det uppstår en oklarhet av vad som menas med ”akvatisk”, då det

inte framgår om endast vattenvolymen skall ingå i denna övervakning, eller även havs- och sjöbotten. Sjöfartsverket ser därför att ett annat uttryck bör väljas i denna paragraf.

Kapitel 3. Problemets omfattning och allvar

3.3 Styrningen av havsmiljöarbetet står inför stora utmaningar (s. 135)

Miljömålsberedningen tar vid flera tillfällen i texten upp att de anser att effekterna på havsmiljön inte beaktas i någon större utsträckning vid överflyttning av gods till sjötransporter. Sjöfartsverket vill här understryka att myndigheten vid farledsutredningar ser över olika aspekter såsom exempelvis erosion och buller, vilka kan anses störa havsmiljön. Vidare vill myndigheten belysa att sjöfarten är internationell och att det i många fall därför är internationella regelverk som styr vilka miljökrav som ska gälla för sjöfarten. Om Miljömålsberedningen avser genomföra en större övergripande analys av effekterna vid överflyttning av gods till sjötransporter, är Sjöfartsverket gärna med och bidrar med kompetens till denna.

Kapitel 10. Agenda 2030 och mål 14

10.2.5 Uppföljning av genomförande av Agenda 2030 (s. 351)

Angående indikatorn ”andel marint områdesskydd” ställer sig Sjöfartsverket tveksamt till om detta är det mest lämpliga sättet att följa upp målet gällande skydd av marina områden. Sjöfartsverket bedömer att det vore mer lämpligt att istället följa upp hur den biologiska mångfalden har förändrats i områdesskydden, med fokus på kvalitativt istället för kvantitativ uppföljning.

Kapitel 11. Havsmiljöarbetet har många mål, kriterier, indikatorer och andra mätetal

11.5.2 Problemets allvar försvinner i uppföljningen och utvärderingen av miljömålen (s. 437)

Sjöfartsverket ser positivt på förslaget att ”Havs- och vattenmyndigheten, men även länsstyrelserna ska samordna sitt genomförande av vattenförvaltningen med havsmiljöförvaltningen och förvaltningen av akvatiska arter i art- och habitatdirektivet.”

Kapitel 13. Åtgärdsprogram och åtgärdsarbete

13.1.2 Havsmiljöförordningen om åtgärdsprogram (s. 481)

Sjöfartsverket ser positivt på förslaget att Havs- och vattenmyndigheten kommer att samråda med andra myndigheter innan de fattar beslut gällande åtgärdsprogram. Myndigheten är redan idag involverad i en del av dessa samråd.

Kapitel 14. Ingen gödning till havet*14.7.3 Tillförsel till havet från övriga länder runt Östersjön (s. 554-555)*

Sjöfartsverket önskar ett tydliggörande gällande meningen att ”Sjöfarten i Östersjön behöver sänka sina kväveutsläpp med cirka 6 000 ton”. Detta eftersom att det inte är utsläppen som behöver sänkas med 6 000 ton, utan det kväve som avsätts på havsytan med ursprung från sjöfarten.

Kapitel 15. Farliga ämnen*15.3.4 Nås målet om en giftfri miljö? (s. 697)*

Sjöfartsverket ser det som positivt att regeringen ”nyligen föreslagit satsningar på både länsstyrelsernas tillsyn och på sanering av sediment”. Myndigheten önskar emellertid att det även skulle finnas finansiella medel för Sjöfartsverket att söka gällande saneringsåtgärder.

Kapitel 18. Sjöfarten och havet*18.4.3 Svaveldirektivet (s. 955)*

Sjöfartsverket instämmer med Transportstyrelsen och Havs- och vattenmyndighetens förslag till regeringen om att frågan kring en reglering gällande utsläpp av tvättvatten från skrubbrar bör drivas internationellt. Detta för att undvika en snedvriden konkurrens.

18.5.8 Miljöbalken om skyddade områden (s. 961-963)

Sjöfartsverket vill belysa att det finns behov av ett helhetsperspektiv gällande transportkedjans miljöeffekter vid en bedömning av fatygsrutter. Här behöver alla aspekter och intressen vägas ihop, så som ökat områdesskydd vilket kan leda till flyttade farleder, vilket innebär en längre sträcka för fartygen att färdas, vilket i sin tur genererar ökade luftutsläpp.

Gällande Horsstensleden vill Sjöfartsverket påpeka att förslaget inte längre är aktuellt och att förstudien som tidigare bedrivits om denna lagts ned.

18.5.9 Farledsavgifterna – finansiering och miljöincitament (s. 967, om Trafikanalys utvärdering 2017)

Sjöfartsverket anser att det skulle vara oansvarigt att endast bidra till att sänka miljöpåverkan från en parameter som kväveoxid, vilket föreslogs. Enligt projektet Väst, som leddes av IVL och Chalmers, är det båtbottnfärger och även utsläpp från skrubbrar till vatten som ger den största miljöpåverkan från sjöfarten, inte kväveoxider. Sjöfartsverkets nuvarande incitament är bredare och fokuserar på flera parametrar, vilket innebär en möjlighet att fånga upp fler miljöaspekter än tidigare och att fler kan ta del av incitamentet. Detta uppmärksammas i den analys som VTI genomförde 2020, där det framkom att dubbelt så många fartyg nu tar del av incitamentet, jämfört med tidigare. Sjöfartsverket instämmer dock i att incitamentet behöver höjas för att spegla de kostnader som medförs av miljöförbättrande åtgärder på fartygen.

18.5.12 Regeringens maritima strategi (s. 972) och 18.5.14 Miljömålen och sjöfarten (s. 974)

En av grundförutsättningarna för att uppnå Regeringens vision för arbetet enligt ”svensk maritim strategi för människor, jobb och miljö”, likaså i om miljö-kvalitetsmålen och EU:s havsmiljödirektiv är god kunskap om topografi och geologi i våra kustområden. Sjöfartsverket vill påpeka att utan denna information sker planering och insatser ofta på mycket bristfälliga underlag, vilket även togs upp av Geodatarådet under Almedalen 2018.

18.6.2 Målet hållbar sjöfart – Havs- och vattenmyndighetens förslag till planeringsmål (s. 983-985)

Det uppsatta målet ”en hållbar sjöfart”, omfattar både närsjöfart och fjärrsjöfart. I fastställda havsplaner har inte målets uppnåtts fullt ut, då det kan finnas motstående intressen utpekade. Sjöfartsverket vill belysa att det exempelvis finns flera områden som är utpekade för vindkraftverk i anslutning till befintliga farleder, där det kan föreligga risk för olyckor.

18.7.2 Sjöfartsverket (s. 988)

Påståendet om att Sjöfartsverket sedan 2012 har två långsiktiga och verksamhetsövergripande miljömål; att minska elförbrukningen med 25 procent samt minska de genomsnittliga koldioxidutsläppen med tio procent från 2012 till 2023 är inte aktuell. Sjöfartsverket gjorde under 2019 en översyn av mål och mått inom Sjöfartsverket. Målen delades upp i syfte att tydligare visa i vilken mån de främst bidrar till funktionsmålet (tillgänglighet) eller hänsynsmålen (säkerhet, miljö och hälsa). Översynen ledde till att det under 2020 beslutades om en revidering av miljömål i målkartan till 2027 för Sjöfartsverket. Beslutet och tillhörande underlag finns i ärende med Sjöfartsverkets dnr: 20-00264-15.

18.8 Forskning och utveckling för en hållbar sjöfart (s. 994)

Sjöfartsforskning har på kort tid expanderat och bidrar på ett effektivt sätt till att stimulera ett sammanhållet och mer balanserat transportsystem. För att fortsätta stimulera denna utveckling föreslår Sjöfartsverket att Trafikverket ges möjlighet att tilldela forskning och innovation inom sjöfart medel utöver dagens övre gräns på 100 000 000 kronor. Sjöfartsverket föreslår att formuleringen i instruktionen ändras till ”Sammantaget bör minst 100 000 000 kronor användas till forskning och innovation inom sjöfartsområdet”.

18.9 Överväganden och förslag (s. 1003-1004)

Det är svårt att se vem som ska ansvara för den riskanalys som nämns om det sker en utökning av trafik i en farledsrukt. I dagsläget är det IMO som beslutar om dessa ruttsystem och farledsplacering, vilket medför komplikationer om Sverige skapar förbudsområden i dessa områden.

Vid nyetablering av farleder genomförs alltid en tillåtlighetsprövning samt en utredning i enlighet med miljöbalkens bestämmelser.

18.9.1 Havs- och vattenmyndigheten får nya uppgifter och en tydligare roll i frågor om sjöfartens påverkan på havsmiljön (s. 996)

Sjöfartsverket ser positivt på samverkan och tillstyrker förslaget att Havs- och vattenmyndigheten ska samverka med bl.a. Sjöfartsverket ”i frågor som rör sjöfartens påverkan på de marina ekosystemen, och göra kunskap om sjöfartens påverkan på de marina ekosystemen tillgänglig för myndigheter, allmänhet och andra berörda.”

18.9.5 Farledsavgifterna ses över för att bli effektiva styrmedel för en bättre havsmiljö (s. 1005, angående miljödifferenteringen)

Sjöfartsverket delar Miljömålsberedningens syn att det är viktigt att även arbeta mot de havsbundna miljömålen och att dessa gynnas av miljödifferenteringen. Speciellt fokus på detta kommer till följd av överflyttningsstrategin och att fler fartyg till följd av denna förväntas trafikera svenska vatten framöver.

Kapitel 19. Undervattensbuller

19.4 Aktörer (s. 1016) och 19.7.2 Havs- och vattenmyndigheten ska ha ett övergripande ansvar för frågor om undervattensbullers påverkan på marina ekosystem (s. 1024)

Sjöfartsverket vill poängtera att myndigheten har en medvetenhet kring bullerfrågan och systematiskt arbetar för att minska buller inom farledsprojekt. Vidare upplever Sjöfartsverket att det finns etablerade kontaktvägar till Havs- och vattenmyndigheten i frågan.

Kapitel 20. Marint områdesskydd

20.6.2 Reglering av sjöfart och fritidsbåtar (s. 1064, angående reglering)

Det är som Miljömålsberedningen lyfter, svårt att veta vilket intresse som har förtur i diskussionen runt marina reservat. Sverige som land har ett stort behov av import/export via sjöfarten och det är viktigt att se att sjöfarten spelar en essentiell roll för samhället, likväl som en känslig miljö behöver skyddas. Sjöfartsverket önskar här en sammanhängande dialog gällande dessa prioriteringar istället för separata dialoger med flera olika länsstyrelser med olika utgångspunkter och kunskap.

20.7 Roller och ansvarsområden (s. 1070)

Sjöfartsverket vill belysa att det är av vikt att angreppssättet för att bilda nya områdesskydd är ekosystemsbaserad förvaltning, där målet utgår från att gynna den bevarandestatus som områdesskyddet är tänkt att skydda.

Myndigheten upplever att det i dagsläget råder en otydlig ansvarsfördelning mellan Havs- och Vattenmyndigheten och Naturvårdsverket med avseende på

hantering av muddermassor. Sjöfartsverket önskar ett närmare samarbete de myndigheterna emellan.

20.9.1 Nytt etappmål för marint områdesskydd (s. 1089)

Det benämns som förslag att regeringen ska besluta om mål som utgår från procentuella satser avseende yta som ska skyddas. Sjöfartsverket önskar här att målen istället utgår från ekosystembaserad havsförvaltning, med fokus på det som ska skyddas snarare än hur stora områden som ska skyddas. Vidare efterfrågar Sjöfartsverket ett systemperspektiv, där även målet hållbar sjöfart lyfts in som fokus i havsplaner.

Kapitel 21. Kusthavet – där alla vill vara

21.3.4 Fysisk exploatering (s. 1122)

Sjöfartsverket ser en risk med att ge kommunerna i uppdrag att ta fram skyddsåtgärder samt restriktioner gällande föroreningar i havsmiljön. Myndigheten bedömer att det finns vinster med en gemensam nationell linje vad gäller föroreningar i hav och sediment.

21.10.3 Kunskapsunderlag för planering, skydd och åtgärdsarbete (s. 1185). Även kapitel 22 (s. 1219 och 22.3 (s. 1246)

Sjöfartsverket avstyrker förslaget att det skall uppdras åt respektive länsstyrelse att sammanställa kunskapsunderlag länsvis vad gäller underlagen för batymetri och geologi. De grundläggande kartunderlagen för batymetri och geologi bör skapas rikstäckande av de ansvariga myndigheterna Sjöfartsverket respektive SGU för att säkerställa att de produkterna håller så enhetlig kvalitet som möjligt och kan hållas uppdaterade. Datavärdskap tas upp som ett problem även i kapitel 22.3. Sjöfartsverket ser inte något problem med värdskapet när det gäller de datatyper som faller inom förvaltning av djupdata och geologi, då det redan finns två utpekade expertmyndigheter som ansvarar för dessa områden.

21.10.7 Förbättra handläggning, uppföljning och tillsyn av muddring och dumpning (s. 1198)

Sjöfartsverket ser positivt på förslaget att Havs- och vattenmyndigheten får till uppgift att upprätta ett nationellt register över muddring och dumpningsärenden, men vill påpeka att det effektivaste är om enbart myndigheten samlar in uppgifter till detta och inte alla länsstyrelser separat.

21.10.8 Åtgärder för ett mer hållbart båtliv (s. 1203)

Sjöfartsverket efterfrågar studier gällande hastigheten på sjötrafikens påverkan på miljö- och natur, då det i dagsläget till vår kännedom inte finns. Att införa regleringar i form av hastighetsbegränsningar i grunda områden kan vidare medföra en direkt påverkan på tillgängligheten för sjötrafiken.

Datum
2021-05-21

Vår beteckning
21-01082

21.10.9 Information och utbildning (s. 1205)

Sjöfartsverket vill uppmärksamma att den 3m kurva som utredningen refererar till är till övervägande del baserade på äldre handlodade data och digitalisering från papperssjökort, vilket innebär att det finns risker med att lita för mycket på dessa djupkurvor vid navigering. Att enskilda skapar egna djupkurvor baserat på redovisade djupdata i sjökorten avråder Sjöfartsverket från. Ett kustzonskarteringsprogram skulle avsevärt förbättra kvaliteten på berörda djupdata, och möjligen även medge framtagande av 2m djupkurva för vissa delar av kusten.

Kapitel 22 Havsmiljödata (s. 1219)

Anslagsäskande gällande kustzonskartering har skett av Sjöfartsverket åren 2018-2020 och en hemställan om ett långsiktigt uppdrag tillsammans med SGU planeras under 2021. I detta uppdrag kommer såväl formerna och kostnader för ett kustkarteringsprogram att hanteras. Projektet skulle inkludera ett heltäckande nationellt karteringsprogram inklusive anpassning av informationen, exempelvis interpolerade modeller och anpassade kartor för havsplanering och miljöövervakning.

22.2 Geografisk information inklusive djupdata (s. 1239)

Miljömålsberedningen skriver att *”Det primära syftet med djupdata är att producera sjökort”*. Sjöfartsverket ser det snarare som att *”Sjöfartsverkets primära syfte med djupdata är att skapa förutsättningar för säker navigation genom framtagande av nautiska produkter”*.

22.2.2 Problem med bestämmelserna (s. 1242)

Miljömålsberedningen beskriver flertalet gånger problem med att sekretess gäller för djupdata, inklusive krav på att ansöka om tillstånd för mätning och spridningstillstånd för dessa data. Samma tillståndsförfaranden gäller enligt ”lag (2016:319) om skydd för geografisk information” (§2, §3, §9) alla datamängder som beskriver förhållanden på och under havsbotten. Det finns möjligheter för Sjöfartsverket att efter samråd med Forsvarsmakten göra undantag från kraven på spridningstillstånd genom en myndighetsförfattning. Någon författning har ännu inte tagits fram av Sjöfartsverket, men ett sådant arbete har nyligen påbörjats vilket förväntas kunna ge positiva effekter de närmaste åren.

22.4.15 Sjöfartsverket (s. 1263)

Miljömålsberedningen skriver *”Djupdata kan efter Forsvarsmaktens sekretessprövning beställas från Sjöfartsverket mot en avgift”*. Detta stämmer inte, Sjöfartsverket gör denna sekretessprövning enligt Offentlighets- och sekretesslag (2009:400) 15 Kap. 2§.

Datum
2021-05-21

Vår beteckning
21-01082

22.6.3 Brister i marin kartering (s. 1280)

Miljömålsberedningen påtalar att det på grund av bristande kartläggning saknas möjlighet till uppföljningsstudier gällande marin kartering. Sjöfartsverket har inom Geodatarådet under ett flertal år utrett och föreslagit en sammanhängande "Nationell kartering av kustzonsområdet", vilken skulle motverka den brist på kunskapsunderlag som råder idag. Det är kustzonsområdet som idag är sämst karterat och samtidigt där behovet av bra data är som störst med avseende på behovet att övervaka och förbättra havsmiljön. Det nämnda kustzonskarteringsprogrammet har ett brett stöd från myndighetshåll, totalkostnaden för samhället skulle minska och kvaliteten på underlaget för miljöövervakning och havsplanering blir mera komplett och enhetligare.

22.7.4 Sekretessen av geografisk information och försvarets roll (s. 1291)

Sjöfartsverket ser positivt på förslaget att tillsammans med Havs- och vattenmyndigheten, SGU och Försvarsmakten medverka inom regeringsuppdrag för att utföra marin kartering. Detta då en kartering av djupförhållanden i kustzonen bland annat förbättrar förutsättningarna att lokalisera gränsen mellan allmänt och enskilt vatten. Om djupförhållandena i de grunda områdena längs Sveriges kust kartläggs så skapas därmed ett bra underlag inför nästa översyn av Sveriges baslinjer, vilket även kan skapa förutsättningar att flytta ut Sveriges sjöterritorium längs ett flertal kuststräckor.

Sjöfartsverket vill dock lyfta att karteringen inte bör begränsas med hänvisning till sekretess. Detta eftersom att myndigheten ser att avsaknaden av data är ett betydande problem i dagsläget. Dock kräver ett sådant uppdrag tillförsel av anslagsmedel.

22.7.5 Översyn av sekretesskyddet för geografisk information (s. 1292)

Sjöfartsverket tar inte ställning till behovet av en utredning om sekretess, men är medvetna om flera mindre brister i gällande lagstiftning. Exempelvis vilka datatyper som skulle kunna undantas från kravet på sekretess och kravet på förnyat spridningstillstånd om data sammanställs med annan information. Dessa frågor kan dock hanteras genom myndighetsförfattning. Om en utredning ändå tillsätts bör den klarlägga skillnaderna mellan "sjömätning" och "forskning" och därigenom inkludera även översyn av Kontinentalsockellagen och Lag om Sveriges ekonomiska zon. Sjöfartsverket är vidare gärna med och bidrar om en utredning genomförs, då myndigheten har god kunskap kring gällande lagstiftning på området.

22.7.6 Ny finansieringsmodell för geografisk information (s. 1293)

Sjöfartsverket ser positivt på förslaget om anslagsfinansiering för att möjliggöra delandet av geodata till offentliga myndigheter samt i

Datum
2021-05-21

Vår beteckning
21-01082

forskningsändamål. Dock rekommenderas att förslaget även innefattar delning av geodata till andra parter med anslagsfinansiering, vilket skulle gynna digitalisering samt bidra till samhällsutveckling. I dagsläget finns en utmaning i betalningsförmåga hos de som efterfrågar dessa data, vilket medför att tillgänglig data inte alltid används samt att beslut fattas på bristfälliga kunskapsunderlag. Då Sjöfartsverket idag tar ut avgifter för geodata, samt att nyttan med avgiftsfria geodata inte direkt tillfaller sjöfartsnäringen, behöver avgiftsbortfall, samt den ökande administration, finansieras genom statliga medel.

De 12, 6 mnkr per år som föreslås baseras på äldre uppgifter, varvid dessa medel behöver räknas upp från 2015 års penningvärde till dagens. Det behöver även framgå att delning av geografisk information endast kan ske under förutsättningen att den enbart brukas internt hos de aktörer som nämns inom ramen för förslaget. Detta eftersom att annan delning av information fortsatt föreslås vara avgiftsfinansierad och en delning av information från annan myndighet då skulle påverka Sjöfartsverkets ekonomi negativt.

För att möjliggöra en ökad samverkan, samhällsnytta och innovation föreslår Sjöfartsverket att verket erhåller ett årligt anslag om 40 mnkr för att tillhandahålla avgiftsfri sjögeografisk data. Sjöfartsverket kommer noga analysera under vilka villkor tjänsten kan tillhandahållas, exempelvis mot bakgrund av såväl sekretess som sjösäkerhet. Vidare kommer verket inte medge att tjänsten används för navigering. Sjöfartsverket hänvisar till myndighetens tidigare skrivelser kring *avgiftsfria*- respektive *Öppna data*.

Kapitel 23. Behov av kunskap och forskning om havsmiljön

23.1.1 Överväganden och förslag – Havsmiljöinstitutets uppdrag förnyas till 2030 (s. 1311)

Sjöfartsverket ser positivt på förslaget att Havsmiljöinstitutet får ett förnyat regeringsuppdrag gällande havsmiljöfrågor till 2030, då de kan bidra med kompetens inom frågorna.

23.2.1 Kunskaps och forskningsbehov som Miljömålsberedningen uppmärksammat under utredningsarbetet (s. 1313-1314)

Bland annat nämns problematiken kopplat till finansiering av forskning på området undervattensbuller. Sjöfartsverket önskar att den bredare problematiken kring finansiering av forskning på området sjöfartens miljöpåverkan också inkluderas. Formas kommande uppdrag att genomföra ett 10-årigt nationellt forskningsprogram om hav och vatten har en bred inriktning, men Sjöfartsverket ser ett behov en kompletterande satsning, som möjliggör demonstration och test för att stimulera utvecklingen hos

Datum
2021-05-21

Vår beteckning
21-01082

sjöfartens näringsliv och operativa myndigheter. Myndigheten föreslår därför att Vinnova ges ett specifikt uppdrag som kompletterar Formas kommande satsning på vattenmiljö, där sjöfart idag är av marginell betydelse.

Kapitel 25 Förstärkt åtgärdsarbete för bevarande och hållbart nyttjande av hav och marina resurser

25.2.3 Samhällsekonomiska analyser för hela havsmiljön (s. 1404)

Sjöfartsverket ser positivt på förslaget att genomföra en samhällsekonomisk analys av havets intäkter och kostnader. Geodatarådet har i sin nuvarande handlingsplan ett förnyat upplägg för Kustzonskartering där ett första steg är en samhällsekonomisk analys. Sjöfartsverket vill belysa att det finns svårigheter med dessa analyser då effekterna och de ekonomiska förtjänsterna, kan uppkomma i andra eller tredje led och vara svåra att värdera i pengar. Ytterligare bör även de positiva samhällsekonomiska värden som sjöfarten bidrar med beaktas.

Kapitel 26. Konsekvensanalys

26.5.13 Konsekvenser för Sjöfartsverket

S.1460, Kapitel 20 Marint områdesskydd: Sjöfartsverket tillstyrker till de föreslagna förändringarna och samarbeten som föreslås av Miljömålsberedningen.

S. 1460 Sjöfartsverket tillstyrker ett regeringsuppdrag för marin kartering av hela kustområdet, se tidigare kommentarer under 22.7.4.

S.1461, Miljömålsberedningen skriver att ”*Omfattningen av det föreslagna regeringsuppdraget bestäms i slutändan av Försvarsmakten.*”

Sjöfartsverket vill här påtala att behovet av att kartera kustområdet inte har någon koppling till vilka områden som Försvarsmakten anser kunna släppas utan sekretess. Data från en sådan kartering leder, oaktat sekretessen, till en kvalitetsförbättring av befintligt kartunderlag och möjligheten att framställa nya typer av marina grundkartor. Geografisk information som inte kan släppas utan krav på sekretess kan i vissa fall ändå nyttjas av till exempel myndigheter enligt Offentlighets- och sekretesslag (2009:400) kap 10. Lagen tydliggör även att data finns tillgängligt ”*om det är uppenbart att uppgiften har sådan betydelse från miljösynpunkt att intresset av allmän kändedom om uppgiften har företräde framför det intresse som sekretessen ska skydda.*”

S. 1460-1462, Miljömålsberedningen skriver att ”*Myndigheterna tog fram ett sexårigt program för att genomföra mätningarna som vid den tidpunkten sammanlagt skulle kosta cirka 585 000 tusen kronor*”. Denna kostnad är en

Datum
2021-05-21

Vår beteckning
21-01082

uppskattning gjord i en tidig analys och avser en delmängd. Sjöfartsverket och SGU planerar att, under 2021, inkomma med en särskild hemställan till Regeringskansliet rörande förutsättningar för ett kustzonskarteringsprogram där bland annat en fördjupad kostnadsanalys ska göras. I sak innebär det att totalkostnaden för ett sådant karteringsprogram blir avsevärt högre.

S.1462, Sjöfartsverket tillstyrker en anslagsfinansiering om 12 600 tusen kronor per år som föreslagits, se vidare kommentarer under 22.7.6.

S.1463, Kapitel 24 Effektivare myndigheter i offentligt havsmiljöarbete: Sjöfartsverket ställer sig positiva till föreslagna förändringar.

26.7.2 Konsekvenser för sjöfarten

Sjöfartsverket önskar här belysa att förslag såsom omläggning av farleder, innebär en betydande ökad administrativ börda för de myndigheter som i så fall ska hantera detta. Exempelvis kan det innebära krav på ny sjömätning, nyproduktion av sjökort, att sjösäkerhetsanordningar behöver flyttas eller att nya behöver införskaffas. Detta ser inte Sjöfartsverket är omhändertaget i konsekvensanalyserna, varav myndigheten avstyrker förslaget i denna del.

S. 1487 Kapitel 19 Undervattensbuller angående hantering av bullerfrågan: Sjöfartsverket ser positivt på att bullerfrågan placeras på en central myndighet för att möjliggöra hanteringen av en mycket komplex fråga på ett enhetligt sätt.

26.8 Konsekvenser för andra enskilda

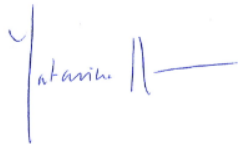
Havs- och vattenmyndigheten föreslår ta fram miljö kvalitetsnormer för undervattensbuller, då detta område är komplext föreslår Sjöfartsverket att forskningen intensifieras vad gäller undervattensbuller och dess konsekvenser.

Datum
2021-05-21

Vår beteckning
21-01082

Ärendet har beslutats av generaldirektör Katarina Norén.

I handläggning av ärendet har ingått verksjurist Erik Ygge, enhetschef för Maritim Utredning Farled Karin Selander, enhetschef för Maritim Samverkan och Utveckling Johan Wahlström, enhetschef för enheten Säkerhet och beredskap Cay Pettersson, forskningssamordnare Jennie Larsson, senior forskningssamordnare Anders Dalén, geodetisk expert Lars Jakobsson, hydrografisk expert Hans Öiås, strateg Anders Westerlund, enhetschef för Strategisk analys och utredning Emelie Angberg, enhetschef för Miljö- och Hållbarhetsenheten Sabina Hoppe, miljöstrateg Hulda Winnes och miljöspecialist Åsa Jansson. Miljöstrateg Louise Larsson, på Miljö- och Hållbarhetsenheten har varit föredragande.



Katarina Norén
Generaldirektör