



Miljödepartementet  
103 33 Stockholm

## Remissvar avseende Havsplaneringsutredningens betänkande SOU 2010:91

### Sammanfattning

Sjöfartsverket anser sammanfattningsvis att tanken med havsplaner är god, men att planerna måste samordnas och ta hänsyn till helheten. Exempelvis kan havet, vilket beskrivs mer ingående nedan, inte ses isolerat från landområden när det gäller att skapa förutsättningar för intermodala transporter. Förändringar och begränsningar i havsplanen kan leda till att förutsättningarna för nuvarande nyttjande förändras för kustområdet innanför det planlagda området, således skärgården med dess aktiviteter och farleder såsom hamnar och industrier samt annan näringsverksamhet. Ett annat exempel är att rätten till fri genomfart enligt United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) måste beaktas, vilket utredningen också uttalar. Vidare måste sjöfartens speciella behov av sammanhängande transportvägar från öppna havet ända in till hamn beaktas, vilket ingår i samordning av havsplaneringen.

Enligt Sjöfartsverkets mening bör de riksintressen som idag utpekats kvarstå, i första hand som riksintressen och i andra hand så att området i havsplanen anges som avsett för transporter avseende landets utrikeshandel. Sammanvägning av, ibland konkurrerande, riks- och samhällsintressen är själva syftet med processen. Beslutet avseende vilket riksintresse som eventuellt skall ges företräde bör inte tas innan behov finns i ett specifikt ärende.

Sjöfartsverket ansvarar för den nationella djupdatabasen och för sjökartläggning som löpande förbättrar den sjögeografiska informationen. Sjöfartsverket kan även bidra med ytterligare kunskapsunderlag, exempelvis avseende faktiska fartygsrörelser, som är en förutsättning för framtagandet av havsplanerna.

## Bakgrund

Sjöfartsverket ansvarar bl.a. för sjöfartens infrastruktur avseende tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet med ett serviceutbud som omfattar lotsning, farleder, sjötrafikinformation, isbrytning, sjökartläggning samt sjö- och flygräddning. Sjöfartsverkets verksamhet inriktas huvudsakligen på handelssjöfarten, men hänsyn tas också till fritidsbåttrafikens, fiskets och marinens intressen. Sjöfartsverket deltar i ett antal internationella fora där det skapas internationella standarder för sjöfartens infrastruktur som sedan går igen i det nationella arbetet. Sjöfartsverket har också direktkontakt med rederier, hamnar, mäklare, agenter och övriga aktörer på sjöfartens område, vilket är en förutsättning för att kunna prognostisera långsiktiga konsekvenser av föreslagna eller planerade åtgärder.

Sjöfartsverket lämnar följande synpunkter på betänkandet. Synpunkterna lämnas i löpande text med sidhänvisningar till betänkandet i tillämpliga fall.

## Synpunkter på den fortsatta planprocessen

Enligt kommittédirektiven (dir. 2009:109) skulle Havsplaneringsutredningen lämna förslag till hur en reformerad fysisk planering av merparten av det svenska territorialhavet och den svenska ekonomiska zonen kan utformas och föreslå nödvändiga författningsändringar. Vidare angavs att syftet med att införa en ökad samhällelig styrning av dessa havsområden är att med ekosystemansatsen som grund bevara och restaurera de marina ekosystemen samtidigt som havsbaserade verksamheter fortsatt ska kunna utvecklas.

Sjöfarten är ett av de intressen som berörs av Havsplaneringsutredningens förslag. De fartygsstråk för transporter som idag är utpekade som riksintressen har analyserats noga med avseende på bl.a. fartygs faktiska rörelser, säkerhet och tillgängligt vattendjup innan beslut om utpekande har fattats. Utpekade riksintressen utgör idag viktiga länkar i kedjan för landets utrikeshandel och eventuella ändringar påverkar såväl dessa transportkedjor som tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet för fartygstrafiken. Enligt Sjöfartsverkets mening bör det även beaktas att sjötransporter och landtransporter (väg, järnväg) samt flyg interagerar eftersom gods- respektive persontransporter kan nyttja olika färdvägar. En inskränkning för sjöfarten leder således till en ökning av landtransporterna och vice versa. Havet kan inte ses isolerat från landområden när det gäller att skapa förutsättningar för exempelvis intermodala transporter. Trafikverkets ansvar för långsiktig planering av transportsystemet för alla trafikslag är här en viktig förutsättning för fungerande transportkedjor som tar hänsyn till ekosystemansatsen genom att det för miljön bästa trafikslaget utnyttjas till så stor del som möjligt av resan.

Datum  
2011-Vår beteckning  
10-03762

Fastställandet av en havsplan leder till att Havs- och vattenmyndigheten måste ta ställning till vilket riksintresse som skall prioriteras i de fall det ligger flera anspråk på samma område. Kravet på detta ställningstagande gör också att respektive riksintresseägare måste vara betydligt mer precis i sitt anspråk, vilket kan kräva stora insatser för kunskapsinhämtande, sammanställning och analys i ett tidigt skede, ett arbete som normalt kan läggas i en senare fas i planprocessen när planerna konkretiserats i ett projekts tillståndsprocess (sid 152). Fastställandet respektive framtida förändringar av havsplanen kräver en trovärdig process där Havs- och vattenmyndigheten innehar tillräcklig kompetens för att klara av den balansgång som det innebär att objektivt ta ställning till olika intressen.

Utredningen föreslår att riksintressebegreppet och utpekanden av riksintressen ska tas bort i området utanför territorialhavet. Sjöfartsverket vill framhålla att begreppet riksintresse idag är väl etablerat och att processen kring riksintressen är en väl fungerande del i planeringsprocessen. Enligt Sjöfartsverkets mening kan syftet med att skapa en plan på strategisk nivå för havsområdet knappast motverkas av att behålla riksintessebegreppet till havs på samma sätt som på land. En översyn av riksintressen för trafikslagets anläggningar har avslutats sommaren 2010 och beslut om förändringar togs av Trafikverket den 17 november 2010. Vissa delar av dessa utpekade riksintressen kvarstår att precisera. Enligt Sjöfartsverkets ståndpunkt bör dessa utpekade riksintressen ingå i sin helhet och med nuvarande innehåll i den kommande planen.

Ovannämnda beslut av Trafikverket fastställde gällande utpekanden avseende exempelvis sjötrafikstråk som tillförsäkrar fartygstrafiken en säker och rationell väg utan onödiga omvägar fram till angöringen och därmed farleden genom skärgård fram till hamn (sid 127). Enligt Sjöfartsverkets mening måste Trafikverkets roll i havsplaneringen tydliggöras. Planarbetet skall vara strategiskt och övergripande, vilket innebär att Trafikverkets trafikslagsövergripande ansvar är en viktig del i planernas utformning med kunskapsunderlag från bl.a. Sjöfartsverket (sid 160). Ett annat frågetecken som utredningen inte klargör är om Kammarkollegiet fortsatt skall bevaka statens intresse i ett havsområde (sid 224 – 227).

Berörda myndigheter förutsätts delta i det kommande arbetet med att upprätta en plan över havsområdet, vilket kräver relativt stora ansträngningar och resurser (sid 144). Att berörda myndigheter deltar är dock av stor vikt och när kommande havsplaner fastställs bör det råda samsyn mellan berörda myndigheter (sid 141).

### **Kunskapsunderlag från Sjöfartsverket**

Havsplaneringsutredningen har fått ett tilläggsuppdrag i syfte att skapa en sammanhållen, effektiv och adekvat kunskapsförsörjning för havsplanering. Sjöfartsverket deltar i tilläggsutredningen och har tagit fram en PM angående kunskapsunderlag för havsplanering, se bilaga.

Datum  
2011-Vår beteckning  
10-03762


Sjöfartsverket ansvarar för den nationella djupdatabasen som utgör en viktig del i planprocessen. Sjöfartsverkets har vidare möjlighet att genom RAIS-analys (Rapporteringssystem för Automatic Identification System) bistå med att visa faktiska fartygsrörelser i ett visst havsområde. Information om planförhållanden inom specifika områden kan kommuniceras genom av Sjöfartsverket utgivna sjökort, vilka vid behov kan kompletteras genom veckovisa Underrättelser för sjöfarande (Ufs) eller Navigationsvarningar. (sid 138). Här bör dock påpekas att det råder viss brist på djupdata i en stor del av det blivande havsplaneområdet. Sjöfartsverket ansvarar för sjökartläggning och förbättrar löpande den sjögeografiska informationen.

-----

I handläggningen av detta ärende, som har beslutats av generaldirektören Ann-Catrine Zetterdahl, har deltagit chefen för Ledningsstöd Tage Edvardsson, verksjuristen Ulf Holmgren och nautiske handläggaren Bertil Skoog, föredragande.



Ann-Catrine Zetterdahl



Bertil Skoog



## PM angående kunskapsunderlag för havsplanering

### Inledning

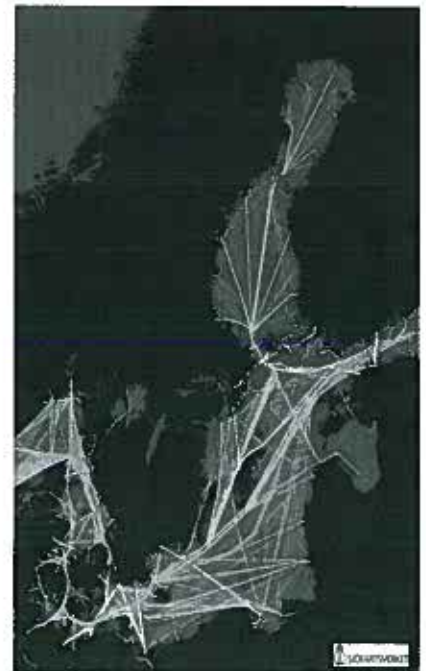
Föreliggande PM utgör ett underlag till det tilläggsuppdrag som Havsplaneringsutredningen fått i syfte att skapa en sammanhållen, effektiv och adekvat kunskapsförsörjning för havsplanering.

Den kartläggning som tidigare genomförts inom ramen för bl.a. Havsmiljöutredningen (SOU 2008:48) och Naturvårdsverkets regeringsuppdrag 11/2006 om ett kunskaps- och planeringsunderlag för havet ger i huvudsak en korrekt bild avseende Sjöfartsverket. Viss utveckling har dock skett sedan den kartläggningen gjordes. Viktigare förändringar och ny information presenteras i denna PM, vars ansats är att visa på lösningar för hur befintlig och framtida insamlad data kan nyttjas effektivare och hur nyttan för samhället kan öka (win-win) samt visa på vilken roll Sjöfartsverket kan spela i detta.

### Tydliggörande av sjöfartens anspråk till havs i form av farleder och sjötrafikstråk

Regeringen angav i sin proposition 2008/09:170 En sammanhållen svensk havspolitik att det stora antalet verksamheter som pågår i ekonomisk zon och att den alltmer ökande aktiviteten där innebär att en samlad bild behövs av anspråk och skyddsbehov. Regeringen angav i propositionen att det saknades former för avvägningar och underlag för dessa. Sjöfartsverket har uppfattat att det finns behov hos myndigheter och intressenter att få kunskap om sjöfartens trafikstråk så att hänsyn kan tas till detta vid planering av exempelvis vindkraftsparker till havs.

I anslutning till den översyn av riksintressena för kommunikationer som genomfördes under 2009-2010 av



PM

Datum

2011-02-24

Dnr

0699- 11-01487

trafikverken, och som beslutades av Trafikverket 2010-11-17, sökte Sjöfartsverket att svara upp mot behovet av ett ökat underlag för planeringen till havs, såväl på territorialhavet som i ekonomisk zon, genom att vid riksintresserevideringen redovisa faktiska ytor för farleder och sjötrafikstråk samt deras influensområden, något som tidigare inte gjorts. Utpekandet av farleder och sjötrafikstråk av riksintresse bygger på verkliga fartygsrörelser framtagna ur det rapporteringssystem för fartygsrörelser (RAIS) som utvecklats inom HELCOM-samarbetet. De farleder och sjötrafikstråk som pekas ut som riksintressen utgör en integrerad del i ett trafikslagsövergripande transportnät, vilket är en förutsättning för att skapa goda förutsättningar för samhällsutvecklingen i landet. Sjötrafikstråken är däremot inte nationella, utan är integrerade i ett transnationellt nätverk såsom exempelvis HELCOM-farlederna och det trans-europeiska transportnätet (TEN-T).

Beteckningen riksintresse är ett vedertaget begrepp som nyttjas i planeringen. Det vore därför olyckligt om ett nytt begrepp, allmänt intresse, infördes för de anspråk som finns, för sjöfart och annat, inom ekonomisk zon.

### **Ökad tillgänglighet och utveckling av sjögeografiska data**

Sjöfartsverket har som sina huvuduppgifter<sup>1</sup> bland annat att svara för sjögeografisk information inom Sjöfartsverkets ansvarsområde (sjökartläggning), svara för samordning av sjögeografisk information inom Sverige samt redovisa och dokumentera Sveriges gränser till havs samt svara för skötsel och tillsyn av dessa gränser utmärkning.

Sjöfartsverket anser att hindren för ökad tillgänglighet till information så långt som möjligt bör undanröjas samt att det är viktigt att en tydlighet skapas om vem som ansvarar för insamling, förvaltning och tillhandahållande av varje relevant typ av information och att den som ansvarar för informationen (datavärden) har den kompetens och de resurser som krävs.

Sjöfartsverkets sjögeografiska verksamhet har i huvudsak varit inriktad mot sjöfartens och försvarets behov av hydrografisk information, men sedan några år tillbaka har behoven och kraven från andra samhällssektorer ökat. För att möta dessa behov har Sjöfartsverket därför vidtagit flera åtgärder för att anpassa den sjögeografiska verksamheten. Åtgärderna handlar inte bara om att skapa databaser med digital information (t.ex. djupdata), utan även om att tillsammans med andra myndigheter och organisationer verka för att skapa och utveckla effektiva insamlings- och förvaltningsrutiner samt teknik och rutiner för tillhandahållande av information av relevans för havsmiljöarbetet. Detta sker idag i nära samverkan med Naturvårdsverket, SGU, Länsstyrelser m.fl. bland annat inom ramen för Geodatarådets och det nationella geodataprojektets arbete. Dessa kunskapsunderlag har bland annat

---

<sup>1</sup> Förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket

PM

Datum

2011-02-24

Dnr

0699- 11-01487

använts för inventering, modellering och naturvärdesbedömningar som genomförts av Naturvårdsverket och Länsstyrelser.<sup>2</sup>

### Ökad samordning inom sjökartläggning

Sjömätning sker både i Sjöfartsverkets regi och av andra myndigheter och privata aktörer.

Vad gäller statliga aktörer har det skett en ökning av antalet myndigheter som själva initierar upphandling av sjömätning – detta gäller inte minst med stöd av medel för miljökartering. Att upphandla sjömätning är en relativt omfattande process som inte bara kräver en hög teknisk kompetens hos beställaren utan även ställer krav på att beställaren har rätt teknisk utrustning för att bland annat kunna utvärdera leveransen och förvalta resultatet. Sjöfartsverket blir ofta kontaktat i ett sent skede när upphandlingen är ett faktum och tiden är knapp. Flertalet av de myndigheter Sjöfartsverket hittills varit i kontakt med skulle helst se att de slapp hantera upphandlingen själva eftersom de insett svårigheten och de resurser detta kräver.

För att effektivisera och förenkla insamlingen av djupdata som initieras i statlig regi, bör Sjöfartsverket ges till uppgift att stödja myndigheter vid behov av sjömätning genom att bland annat ansvara för all upphandling av sjömätning inom staten. Förutsättningar för detta är att behoven och finansieringen samordnas så att en samlad statlig upphandling av sjömätning kan ske på årlig basis. Sjöfartsverket arbetar i dag utifrån en långtidsplan för sjömätning och sjömäter i såväl egen regi som upphandlar sjömätning av externa aktörer. Att nyttja de planerings- och beställarinstrument samt kompetens som redan finns hos Sjöfartsverket skulle bl.a. medföra följande mervärde:

- En samlad upphandling med en relativt stor budget ger möjlighet till att även utländska företag kan finna det lönsamt att delta, vilket kan leda till ökad konkurrens och få in nya aktörer med högt tekniskt kunnande.
- Övriga myndigheter slipper att bygga upp teknisk kompetens kring sjömätning och slipper att använda resurser för detta. För dessa myndigheter ska det räcka med att beskriva sina behov.
- Undviker att sjömätning sker dubbelt då Sjöfartsverket vet vad som redan är sjömelett och vad som ska sjömeletas och till vilken kvalitet.

---

<sup>2</sup> Se exempelvis Naturvårdsverkets rapport 6376, Kartering och analys av fysiska påverkansfaktorer i marin miljö (December 2010), Naturvårdsverkets rapport 6385, Undersökning av utsjöbankar – inventering, modellering och naturvärdesbedömning (December 2010) och Länsstyrelsen i Östergötlands rapport Modellering av Östergötlands marina habitat och naturvärden (September 2010).

PM

Datum

2011-02-24

Dnr

0699- 11-01487

- Effektivare uppbyggnad av den nationella djupdatabasen.
- Då Sjöfartsverket har ett generellt sjömätningstillstånd enligt förordningen om skydd av landskapsinformation underlättas tillståndshanteringen för sjömätning genom att övriga myndigheter slipper att ansöka om sjömätningstillstånd, det vill säga undvika att staten orsakar sina egna arbetsanhopningar.

Sjöfartsverket anser att också resultat från privata aktörers mätningar bör komma samhället till del via den nationella djupdatabasen. Sjöfartsverket anser dock de juridiska förutsättningarna behöver utredas vidare. En tänkbar lösning är att verket genom lagstöd ges rätt att villkora ett tillstånd till sjömätning på samma sätt som sker vid tillstånd till undersökning enligt 2 kap 10 § minerallagen (1991:45). Ett exempel på villkor skulle då kunna vara att resultatet skall tillfalla den nationella djupdatabasen samt att resultatet från sjömätningen sedan "fritt" får användas för icke kommersiellt bruk till myndigheter, regionala organ, kommuner, samt universitet och högskolor.

Uppgifterna i den nationella databasen kommer att ingå i den nationella Geodataportal som nu håller på att byggas inom samarbetet i Geodatarådet och att uppgifterna i Geodataportalen där kommer att vara tillgängliga mot ersättning för de privata aktörerna. Eftersom flera myndigheter deltar i Geodataportalen bör samtliga myndigheter tillämpa samma principer. Här till kommer att även andra frågor såsom äganderättsliga och konkurrensaspekter kan göra att privata aktörer kan vara svåra att övertyga.

Sjöfartsverket har på uppdrag av de övriga östersjöländernas sjökarteorganisationer, inom ramen för HELCOM-samarbetet, skapat och förvaltar ett interaktivt webbaserat planeringsverktyg för insamling av djupdata. Detta verktyg bidrar till en ökad samordning och därmed påskyndad kvalitetssäkring av djupinformation inom Östersjöregionen.

### **Ökad tillgänglighet av insamlade data**

#### *Digitalisering av äldre djupdata*

Havsmiljöutredningen föreslog ett särskilt program för kartläggning av det marina landskapet. Sjöfartsverkets har varit positiv till detta program och anser att det kan skapa goda förutsättningar att öka samordningen av insamling, bearbetning, förvaltning och öka tillgänglighet av information som annars skulle vara svårt att åstadkomma.

I syfte att så snabbt som möjligt skapa en digital nationell djupdatabas med en högre detaljeringsgrad än de officiella sjökorten och därmed öka tillgängligheten samt användbarheten av djupdata, är digitalisering av befintligt djuparkiv det effektivaste sättet. Regeringen har därför gett Sjöfartsverket i uppdrag att, med finansiering via anslag från Naturvårdsverket, digitalisera och tillgängliggöra befintligt djuparkiv. Arbetet med digitaliseringen beräknades av Sjöfartsverket kunna slutföras

PM

Datum

2011-02-24

Dnr

0699- 11-01487

2013 till en kostnad om cirka 70 miljoner kr. Verket har på årlig basis beviljats finansiering av uppdraget med 10 miljoner årligen 2008-2010. Hittills har ungefär hälften av initialt identifierad datamängd digitaliserats. Under arbetets gång har ytterligare analogt djuparkiv bedömts som intressant för digitalisering. Sjöfartsverket vill betona vikten av att programmet är långsiktigt och att flerårig finansiering säkras. Dagens situation med årlig tilldelning av medel är inte optimal ur planeringshänseende.

Som komplement till existerande insamlade och digitaliserade djupdata måste djupdatabasen även uppdateras med nya sjömätningar. Det finns exempelvis betydande områden där kvaliteten på sjömätningarna inte håller kvalitetsstandard för att digitaliseras. Större delen av de djupdata som digitaliseras uppfyller dock inte kvalitetskraven enligt den internationella sjömätningsstandard som Sjöfartsverket antagit och som tillämpas inom branschen. Standarden beskriver minimikraven för nautiska tillämpningar och är anpassad till behovet inom sjökortsproduktion.

Sjöfartsverket vill understryka vikten av att även samverka internationellt med kartläggning av det marina landskapet, framför allt i Östersjön. Att skapa en gemensam kunskapsbas med övriga Östersjönationer, i enlighet med det som föreslås ingå i det nationella programmet, är en viktig förutsättning för att kunna nå en samsyn av läget i Östersjön. Att få till gemensamma och harmoniserade databaser med motsvarande kvalitet och upplösning inom hela Östersjöområdet ger möjlighet till gränsöverskridande analyser och framtagning av beslutsunderlag. Regeringen har därför gett Sjöfartsverket i uppdrag att samordna detta arbete i Östersjöregionen, med finansiering via anslag från Naturvårdsverket. Sjöfartsverket har också lyft in detta harmoniseringsarbete i sjömotorvägsprojektet MONALISA, ett EU-projekt som adresserar ett antal prio-områden, strategiska åtgärder och flaggskeppsprojekt i EU:s Östersjöstrategi.

Sjöfartsverket arbetar i stor utsträckning i en internationell miljö tillsammans med motsvarande myndigheter i andra länder. Detta sker bland annat inom ramen för IHO (International Hydrographic Organisation) inom vilket Sjöfartsverket företräder medlemsstaten Sverige.

IHO och dess regionala organisation i Östersjön (Baltic Sea Hydrographic Commission) kommer att fungera som internationell samverkansplattform för hydrografisk information inom ramen för harmoniseringsprojektet.

#### *Samordnad sjökartering för olika ändamål*

Det finns möjlighet att vid sjömätning komplettera multibeam-ekolodet (mäter djup), side-scan sonar (identifierar uppstickande objekt på botten) med utrustning för undersökning av botten sediment och föremål på botten och uppfylla ett bredare samordnat behov. Sjöfartsverket deltar i ett pilotprojekt i södra Östersjön, sydost om Gotland (CHEMSEA) i vilket det ingår att lokalisera och identifiera kemiska vapen, ta prover i vattenpelaren avseende senapsgas, sarin, etc. över och omkring dessa platser samt utforma

PM

Datum

2011-02-24

Dnr

0699-11-01487

en utsläppsmodell över spridning med riskanalys för djur och växtliv. Projektet förväntas redovisa resultat och komma fram till och utforma rekommendationer till myndigheter i länderna omkring i området.

Merkostnaden för den utökade kartläggningen bedöms av Sjöfartsverket som begränsad, men i gengäld får samhället en ökad effektivitet i insamlandet av data. Detta förutsätter dock en samordning av sjökartläggning mellan olika myndigheter, på motsvarande sätt som föreslagits vad gäller gemensamt rederi för statens fartyg för forskning och miljöundersökningar. Sjöfartsverket föreslår att en utredning genomförs i syfte att analysera möjligheterna för och konsekvenserna av en ökad samordning av sjökartering.

#### *Komplettering av djupdatabasen avseende på installationer till havs*

I sjökortsdatabasen finns vissa rör, kablar och ledningar redan i dagsläget. Dock är inte databasen komplett och tillförlitlig med avseende på sådana installationer, utan kompletterande utredningar måste genomföras vid projekteringar och arbeten under vatten.

#### *Sekretess av information rörande djup och bottenbeskaffenhet*

Såsom havsmiljöutredningens kartläggning visar på har sekretessproblematiken tagits upp i ett flertal tidigare utredningar och sammanhang, vilka alla pekar på samma sak nämligen behovet av en översyn av Lagen och Förordningen för skydd av landskapsinformation.

Tillståndsprocessen är i dagsläget uppdelad på tre olika myndigheter. Försvarsmakten svarar för sjömätningstillstånd, Lantmäteriet för databastillstånd och Sjöfartsverket för spridningstillstånd. Detta är inte optimalt och effektivt ur samhällets synvinkel.

Försvarsmakten har redovisat uppdraget att, i samråd med Lantmäteriet och Sjöfartsverket, föreslå vilken myndighet som bör ha ett samlat ansvar för hela tillståndsprocessen för sjömätning (skrivelse 2008-06-13 dnr 18 600/70353).

I skrivelsen anges Sjöfartsverket som den myndighet som bör ansvara för hela tillståndsprocessen för sjömätning. Sjöfartsverket anser att förslaget innebär stora förbättringar i form av regelförenklingar, både för de som är i behov av djupdata och för inblandade myndigheter. För aktörer, som är i behov av djupdata, innebär förslaget att kontakten med myndigheter blir mycket enklare och tydligare då man, istället för att som idag behöva vända sig till tre olika myndigheter, endast behöver vända sig till en myndighet för samtliga tillstånd. Dessutom minskar risken för att den som har behov av djupdata i onödan genomför sjömätningar där det redan finns djupdata genom att Sjöfartsverket kommer in i ett tidigt skede och kan ge upplysningar om vad som redan finns tillgängligt i den nationella djupdatabasen. En sådan ordning innebär även att statens och samhällets

PM

Datum

2011-02-24

Dnr

0699- 11-01487

samlade behov av djupdata och behov av sjömätning bättre kan tillgodoses och att redan befintliga data kan utnyttjas bättre.

Detta behöver skyndsamt lösas.

#### *Avgiftsbelagda data*

Data som insamlats av myndigheter och finansierats av statliga medel bör enligt Sjöfartsverket göras fritt tillgängliga för icke-kommersiell verksamhet inom myndigheter, regionala organ, kommuner, universitet och högskolor. Sjöfartsverkets verksamhet finansieras i huvudsak genom avgifter på handelssjöfarten, men Sjöfartsverkets policy är att inte ha avgifter på djupdata för myndigheter och vissa andra icke-kommersiella aktörer, med undantag för att en uttagsavgift som tas ut för att kompensera för de extra kostnaderna för tillhandahållandet.

Det är viktigt att de dataförvaltande myndigheterna kompenseras för de kostnader som krävs för att bygga upp en fungerande lösning för att, utan eller med så små arbetsinsatser och kostnader som möjligt, kunna leverera data via Internet. För att tillhandahålla användbar data via webbaserade lösningar på Internet krävs stora arbetsinsatser och investeringar hos de berörda myndigheterna. Sjöfartsverket bedömer att arbetet bl.a. förutsätter en anpassning av informationen, databaslösningar och organisationsstrukturen.

Sekretessfrågan kommer dock att hindra att all data kan läggas ut på eller distribueras via Internet.

#### **Översyn av Sveriges gränser till havs**

En av Sjöfartsverkets huvuduppgifter är att redovisa och dokumentera Sveriges gränser till havs samt svara för skötsel och tillsyn av dessa gränser utmärkning. Sjöfartsverket har vid ett flertal tillfällen påtalat bristerna i nuvarande gränsbeskrivning och uttryckt behov av att genomföra en ny baslinjeöversyn och översyn av övriga gränser till havs. I såväl arbetet med fysisk planering som med övervakning av miljö m.m. är gränserna av stor betydelse och att enkelt få tillgång till dessa uppgifter och kunna använda dem digitalt med den noggrannhet som dagens teknik medger är angeläget. Havsplaneringsutredningen tillskrev Miljödepartementet om behovet av en översyn av Sveriges gränser till havs, vilket har lett till att Lantmäteriet fått anslagsfinansiering för detta. Sjöfartsverket utgår från att verkets kompetens och resurser tas till vara i översynen av Sveriges gränser till havs.

#### **Gemensam strandlinje**

Sjöfartsverket och Lantmäteriet har sedan ett antal år tillbaka ett gemensamt projekt med digitalisering av en gemensam strandlinje för landkartor och sjökort. Arbetet fortgår och hittills har digitaliseringen slutförts på Västkusten inklusive Göta älv, Skåne och Blekinge. Den gemensamma strandlinjen införs successivt i Sjöfartsverkets sjökort i samband med uppdatering av sjökortsdatabasen.

