

Länsstyrelsen i Västra Götaland  
[vastragotaland@lansstyrelsen.se](mailto:vastragotaland@lansstyrelsen.se)

## Remiss angående Strategi för skydd och förvaltning av marina miljöer och arter i Västerhavet

### Inledning och sammanfattning

Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerande affärsverk med myndighetsuppgifter som även har till uppdrag att verka för att de transportpolitiska målen uppnås genom ett trafikslagsövergripande synsätt. Vi tillhandahåller och utvecklar säkra och hållbara sjövägar, moderna sjöfartstjänster samt levererar kunskapsunderlag och experttjänster till såväl offentliga som privata sektorn. Vårt huvuduppdrag är således att arbeta för sjösäkerhet och en effektiv sjöfart med minimal miljöpåverkan. Sjöfartsverket har tagit del av rubricerad remiss och välkomnar en länsstyrelsegemensam strategi för skydd och förvaltning av marina miljöer. Vi ser bland annat att en sådan policy har potential att bidra med viktig regional kunskap. Det är dock Sjöfartsverkets uppfattning att vi borde ha givits tillfälle att delta i ett tidigare skede i processen, för att möjliggöra en samlad bedömning av olika samhällsintressen och ta tillvara på vår expertkompetens inom området. En av de bärande principerna i regeringens godsstrategi är att mer gods ska flyttas över från väg till bland annat sjöfart. Muddring är helt nödvändigt för att åstadkomma den kapacitetsförstärkning av våra farleder som krävs för att förverkliga regeringens målsättning. Med tanke på bland annat godstransporternas stora miljöpåverkan från väg måste detta betraktas som en tungt vägande miljöaspekt, vilket även borde beaktas tydligare i föreliggande strategi.

Sjöfartsverket ifrågasätter starkt varför strategin behandlar delar som ingår i vårt och andra myndigheters uppdrag, till exempel farledsdimensionering och lotsplikt. Dessa områden har länsstyrelsen inte rådighet över och kan därför inte regleras i en länsstyrelsegemensam policy.

Sammantaget anser vi att det finns ytterligare utredningsbehov för att lösa de problem som strategin adresserar. Vi ser att Sjöfartsverket har en viktig roll i sammanhanget och emotser en fortsatt dialog med länsstyrelserna.

Datum  
2019-04-17

Vår beteckning  
19-01135-3

### **Åtgärder riktade till Länsstyrelsen/Vattenmyndigheten i strategin – generella synpunkter angående föreslagna områdesskydd**

I listan med pågående arbeten med skyddade områden (bilaga 1.2) finns flera områden som kan antas påverkas av nuvarande sjöfart och framtida utveckling. I strategin bör dessa områden presenteras mer detaljerat (karta) för att närmare kunna studeras. Sjöfartsverket emottar fortsatt dialog i arbetet med att inrätta nya områdesskydd.

Generellt för områdesskydd, som överlappar eller korsas av riksintresse för kommunikationer/sjöfart, vill Sjöfartsverket påtala vikten av att sjöfarten inte ska påverkas negativt i form av restriktioner som begränsar tillgängligheten för sjöfarten.

För Sjöfartsverket i egenskap av farledshållare är det viktigt att vi även fortsättningsvis ges möjlighet att underhålla, förändra samt förnya utmärkning och sjösäkerhetsanordningar (SSA). Det gäller till exempel bojar, prickar och fyrar som kan vara placerade inom skyddade områden. Eventuella restriktioner får då inte hindra underhåll och framtida utbyggnad/förändring av SSA där så är nödvändigt för sjösäkerheten.

Här nedan följer några områden där man kan anta möjliga intressekonflikter:

- Det pågår en förstudie av sträckan Brofjorden-Uddevalle-Göteborg, där syftet är att se på möjligheten att trafikera sträckan med fartyg för inre vattenvägar (IVV fartyg). Områden Hjältön, Vinön, Ammenäs, Strand/Åsebukten, Marstrandsskärgården kan påverkas.
- I farleden in till Strömstad pågår ett farledsprojekt som kan påverka område Strömstads grundområden
- Nuvarande farlederna till Göteborg och dessa tillhörande ankarplatser kan påverkas av områden. Vinga Väster, Vinga-Fotöskärgården, Vanguardsgrund, Vrångöskärgården.
- Nuvarande farled till Halmstad kan påverkas av område Laholmsbukten.
- Farlederna genom Öresund kan påverkas av utökat skydd vid Disken, I Öresund finns även ankringsplatser av riksintresse för kommunikationer/sjöfart bl.a. vid Ven och i Lommabukten.

För detaljerad sträckning av riksintresse kommunikationer/sjöfart hänvisar Sjöfartsverket till Trafikverkets hemsida där kartmaterial finns tillgängligt. Trafikverket är ansvarig myndighet för riksintresse kommunikationer, där samverkan sker med Sjöfartsverket angående sjöfartens riksintresse.

Datum  
2019-04-17Vår beteckning  
19-01135-3**Åtgärder riktade till Havs- och vattenmyndigheten i strategin (HaV)**

Avsnitt	Åtgärd	Ansvarig/ Medverkande
5.2.1	Besluta om fler fartbegränsningar	Länsstyrelsen

*Sjöfartsverkets synpunkter*

Sjöfartsverket har en restriktiv syn på fartbegränsningar i de fall en sänkning av hastigheten inte leder till ökad sjösäkerhet. För låg hastighet och även själva hastighetssänkningen kan ge manöverproblem för fartyg, något som i sig ökar risken för olyckor. I lotsleder rekommenderas en lägsta fart av 9 knop.

Avsnitt	Åtgärd	Ansvarig/ Medverkande
5.2.2.	Besluta om fler ankringsförbud	Länsstyrelsen

*Sjöfartsverkets synpunkter*

Sjöfartsverket vill påpeka att ankringsförbud kan leda till stora inskränkningar för det rörliga friluftslivet och handelssjöfarten. Ankringsförbud bör därför ur detta hänseende tillämpas restriktivt. Länsstyrelsen ska i samband med beslut om ankringsförbud samråda med Sjöfartsverket (Sjötrafikförordningen (1986:300) 2 kap 2 §).

Avsnitt	Åtgärd	Ansvarig/ Medverkande
7.6.3	Åtgärder när det gäller muddring/dumpning	Länsstyrelsen HaV SGU

*Sjöfartsverkets synpunkter*

I strategin står följande:

*”Muddring ska så långt som möjligt undvikas och dumpning av massor i havet är idag förbjudet. Det behövs tydliga gemensamma riktlinjer från myndigheterna när muddring/dumpning kan tillåtas och vilka villkor som behöver uppfyllas.”*

Ovanstående mening är alldeles för generell och ett sådant onyanserat huvudbudskap kan lätt ge sken av att länsstyrelserna inte har för avsikt att tillämpa regelverket på ett sådant sätt som lagstiftaren faktiskt har beslutat.

För att transportsystemet ska bli mer långsiktigt hållbart ur ett resurs- och klimatperspektiv har regeringen beslutat att främja en överflytt av långväga gods från väg till järnväg och sjöfart. För att klara denna omställning krävs kapacitetshöjande åtgärder i farlederna, vilket omfattar bland annat muddring. Fördjupning och breddning genom muddringen har dessutom en säkerhetshöjande effekt, vilket är positivt ur miljösynpunkt. Enligt miljöbalken ska en samlad

Datum  
2019-04-17

Vår beteckning  
19-01135-3

bedömning av miljömässiga, tekniska och ekonomiska aspekter göras vid miljöprovning av en verksamhet.

Länsstyrelserna har som utgångspunkt att dumpning av massor i havet är förbjudet vid framtagandet av strategin. Möjligheten att få dispens från det generella förbudet är nämligen mycket viktig för att kunna öka kapaciteten i befintliga farleder, samt i förekommande fall anlägga nya. I Helsingforskonventionens vägledning<sup>1</sup>, punkt 1.2 framgår att muddermassor i första hand ska återföras till havet, i de fall detta är miljömässigt, tekniskt och ekonomiskt möjligt. Utgångspunkten i miljöbalken för att meddela dispens för dumpning är att verksamheten inte ska medföra olägenhet för hälsa eller miljö (29 § 15 kap. MB).

Sjöfartsverket anser att länsstyrelsernas muddringspolicy bör utgå från Havs- och Vattenmyndighetens vägledning<sup>2</sup>, men kan med fördel ge fördjupad vägledning om regionala förutsättningar.

Inom provningen måste bedömningar göras från fall till fall eftersom påverkan är beroende av flera variabler (mängden massor, områdets känslighet, bakgrundhalter, möjliga alternativ, tidpunkt på året med mera). Tidpunkt, tillvägagångssätt och möjliga skyddsåtgärder för muddring bör anpassas efter vad som är skyddsvärt på den faktiska platsen. Frågan om skyddsåtgärder bör utvärderas ur flera perspektiv. Vissa skyddsåtgärder kan medföra betydligt längre genomförandetid. Kort genomförandetid kan vara en viktig aspekt för att minimera risken för negativ påverkan på arter och samhällen. När det gäller dumpning har Mark- och miljööverdomstolen i ett flertal domar fastslagit att begränsningsvärden bör fastställas utifrån de omständigheter som föreligger i det enskilda fallet, och att omständigheter som bör beaktas bland annat är bottenförhållanden och föroreningsnivåer på dumpningsplatsen, miljöns känslighet samt om det finns risk för spridning av skadliga halter till omgivningen.<sup>3</sup> Muddermassornas innehåll av föroreningar är således en av flera faktorer som behöver beaktas vid beslut om miljömässigt lämplig hantering av muddermassor.

Sjöfartsverket ställer sig kritiska till det föreslagna innehållet i den gemensamma policyn kring när muddring ska tillåtas, behov av MKB liksom vilket kunskapsunderlag som ska tas fram vid provning av muddring och dumpning. Dessa frågor regleras i befintlig lagstiftning och hanteras också i Havs- och vattenmyndighetens vägledning. Sjöfartsverket vill framhålla vikten av att länsstyrelsens provning blir förutsägbar.

<sup>1</sup> HELCOM (2015). Guidelines for management of dredged material at sea and reporting format for management of dredged material at sea. 4 March 2015.

<sup>2</sup> Havs- och vattenmyndigheten (2018). Muddring och hantering av muddermassor. Rapport 2018:19.

<sup>3</sup> MMÖD Mål M 1260-14 samt MMÖD Mål M 4684-17 och M 4685-17.

Datum  
2019-04-17Vår beteckning  
19-01135-3

Sjöfartsverket har stor erfarenhet om muddring och hantering av muddermassor och deltar gärna i processen att ta fram regionala vägledningar.

Avsnitt	Åtgärd	Ansvarig/ Medverkande
7.8.2	Fortsätta saneringen av läckande fartygsvrak	HaV Sjöfartsverket

#### *Sjöfartsverkets synpunkter*

Sjöfartsverket ser positivt på det samarbete som pågår tillsammans med Havs- och vattenmyndigheten. Åtgärderna är externfinansierade då Sjöfartsverket saknar egna medel för dessa åtgärder.

Avsnitt	Åtgärd	Ansvarig/ Medverkande
9.6.2	Öka kunskapen om lämpliga områden/lokaler för dumpning	HaV SGU

#### *Sjöfartsverkets synpunkter*

Sjöfartsverket ser positivt på förbättrat kunskapsunderlag vad gäller lämpliga områden för dumpning. Framförallt finns det ett behov vid de större hamnarna (de som är en del av Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och allmänna hamnar)

Sjöfartsverket vill framhålla att det är av stor vikt att massorna ska hanteras utifrån de lokala miljöförutsättningarna och från vad som är mest resurseffektivt, tekniskt och ekonomiskt skäligt. Detta borde identifieras i respektive projekt för att hitta lämplig helhetslösning och skapa god förutsebarhet. Sjöfartsverket har en gräns om maximalt 5 nautiska mil. Denna gräns baseras på energieffektivitet, transporttid och mängden pråmar som åtgår för att omhänderta massor från mudderverket. Begränsningen görs även av sjösäkerhetsskäl. Dumpning och transport med pråm på öppet vatten är inte lämpligt eftersom dessa inte är konstruerade för att klara sådana förhållanden.

Vid övervägande av alternativa omhändertaganden anser Sjöfartsverket att muddermassorna i största möjligaste mån behållas inom samma akvatiska system från varifrån det härrör, om det är miljömässigt, tekniskt, socialt och ekonomiskt möjligt att göra det.

Datum  
2019-04-17Vår beteckning  
19-01135-3**Åtgärder riktade mot andra statliga myndigheter/institutioner i strategi**

Avsnitt	Åtgärd	Ansvarig/ Medverkande
7.6.4.	Minska miljöpåverkan vid ankringsplatserna	Sjöfartsverket Länsstyrelsen

*Sjöfartsverkets synpunkter*

I remissen anges att det behövs en bättre tillsyn från Sjöfartsverket för att minska miljöpåverkan vid ankringsplatser. Sjöfartsverket anges även som ansvarig myndighet för detta.

I Sjöfartsverket uppdrag ingår inte att bedriva tillsyn vid ankringsplatser och det finns inte heller några regelverk gällande utsläpp vid ankringsplatser. För ankrade fartyg gäller samma utsläppskrav som gäller för fartyg på resa enligt MARPOL<sup>4</sup> samt svensk lagstiftning, *Lag om åtgärder mot föroreningar från fartyg* (1980:424) och *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om åtgärder mot förorening från fartyg* (TSFS 2010:96). Tillsynsmyndigheter för denna lagstiftning är Transportstyrelsen samt Kustbevakningen.

Det finns inget regelverk som reglerar ankringstid. Generellt eftersträvas ingen eller minimal ankringstid då det innebär ytterligare driftkostnad på resan. Beroende på tillgänglighet i hamnar tvingas dock ibland fartyg att vänta på ankringsplatser. Det kan röra sig om några timmar till flera dygn.

Sjöfartsverket driver ett forskningsprojekt STM (Sea Traffic Management) där en målsättning är att öka effektiviteten och flödet för sjöfarten och hamnar. Syftet är att minska väntetider och miljöpåverkan genom minskad bunkerförbrukning. Uppnås ett bättre flöde kan antas att behovet av ankring i väntan på kajplatser minskar.

Avsnitt	Åtgärd	Ansvarig/ Medverkande
7.8.1.	Minska riskerna för oljeutsläpp	Transportstyrelsen Sjöfartsverket

*Sjöfartsverkets synpunkter*

I strategin står följande, med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket som ansvariga myndigheter:

*”Det är viktigt att farlederna är tillräckligt breda, så att fartygen inte riskerar att krocka eller gå på grund. I vissa områden kan dubbla farleder behöva införas, medan obligatorisk lots kan behövas i andra områden.”*

I Sjöfartsverkets uppdrag ingår att kontinuerligt arbeta med att säkerställa att farlederna håller den kvalitet och standard som förordas. Sjöfartsverket ställer sig frågande till att farledshållningen finns medtagen i länsstyrelsernas strategi, då

<sup>4</sup> International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)

Datum  
2019-04-17

Vår beteckning  
19-01135-3

detta är ett regeringsuppdrag som ligger på Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. Länsstyrelsen har således inte rådighet över området. Åtgärdsförslaget kan också te sig motsägande till målsättningen i p. 7.6.3 ovan att i största möjliga mån undvika muddring.

Processen med att identifiera farleder som behöver säkerhetshöjande åtgärder påbörjas då säkerhetsbrister, utbyggnad av hamnar och ökad storlek eller antal av fartyg identifieras. Detta gör Sjöfartsverket tillsammans med Transportstyrelsen och Trafikverket och utgångspunkten är internationella överenskommelser, PIANC<sup>5</sup>.

Sjöfartsverket delar uppfattningen om att minska risker för oljeutsläpp från sjöfarten är viktigt. Det är dock en generalisering att risk för oljeutsläpp förebyggs med tillräckligt breda farleder. En djupare analys om orsakerna till fartygs grundstötningar och kollisioner bör göras. Den mänskliga faktorn är övervägande orsak vid fartygsolyckor, där trötthet och bristande uppmärksamhet är vanliga orsaker.

Återigen kan forskningsprojektet STM (Sea Traffic Management) nämnas där en målsättning är att höja säkerheten och minska antalet olyckor.

#### *Angående lotsplikt*

I Sverige råder generell lotsplikt vid inre vatten. Transportstyrelsen är den myndighet som föreskriver krav på lots, detta sker i samråd med Sjöfartsverket. Föreskriften (TSFS 2017:88) styr bl.a. vilka fartyg som omfattas av lotsplikt samt inom vilka farleder/område fartygen ska ha lots. Kraven på tvåmanslotsning som finns för vissa större fartyg i en del hamnar sätts av Sjöfartsverket.

Transportstyrelsen genomför nu ett arbete med att se över reglerna för lotsplikt. Istället för som idag enbart basera kraven på fartygsstorlek och last väger man in flera faktorer för att göra en riskvärdering av farleden.

Avsnitt	Åtgärd	Ansvarig/ Medverkande
9.2.1	Gör heltäckande karteringar av bottenpografien och botten substrat	Sjöfartsverket SGU Försvarmakten

#### *Sjöfartsverkets synpunkter*

Sjöfartsverket har idag inget uppdrag att kartera botten substrat och idag finns inga medel att utföra heltäckande karteringar av bottenpografien. Sjöfartsverket anser att heltäckande kartering är viktigt och har äskat anslag. Sjöfartsverket tycker det är bra om länsstyrelserna och Havs och vattenmyndigheten framställer behovet av dessa undersökningar.

<sup>5</sup> Permanent International Association of Navigation Congress (PIANC)

Datum  
2019-04-17Vår beteckning  
19-01135-3

Avsnitt	Åtgärd	Ansvarig/ Medverkande
9.3.1.	Utveckla förbättrade strömmodeller	SMHI Sjöfartsverket

*Sjöfartsverkets synpunkter*

Sjöfartsverket ser positivt på att utveckla förbättrade strömmodeller och tar gärna del av det arbetet från SMHI. Sjöfartsverket kan leverera underlag från de mätinstrument som finns längs med våra kuster, systemet Vind och vatteninformation (VIVA).

**Ärendets beredning**

I handläggningen av ärendet, som avgjorts av generaldirektör Katarina Norén, har deltagit chefsjurist Lisa Lewander, direktören för styrning och planering Magnus Stephansson, affärsområdeschef sjögeografi Patrik Wiberg, affärsområdeschef sjömätning Ulf Olsson, infrastruktursamordnare Jonas Sundin, miljöhandläggarna Ida Tölander, John Sternbeck samt Åsa Jansson, föredragande.



Katarina Norén



Åsa Jansson