

2016-05-11

Sjöfart

Rapport från havsplaneringens tematiska
arbete från oktober 2015 till mars 2016

Innehåll

Sammanfattning.....	3
Bakgrund	4
Arbetsgruppen.....	4
Deltagare	4
Mötestillfällen	5
Arbetssätt	5
Resultat.....	6
Kompletteringar till Havsplanering – Nuläge 2014	6
Målsättningar relaterade till temat.....	7
Samhällsmål/sectormål	7
Planeringsmål	7
Trender	8
Intresset år 2035	8
Intresset år 2050	8
Skillnader mellan planområdena	9
Kompletterande underlag.....	11
Befintligt underlag som lyfts fram	11
Nytt underlag som tagits fram av arbetsgruppen	11
Behov av nytt underlag	11
Sektorn och andra aktiviteter/användningar	12
Möjlig samexistens.....	12
Problematiske konflikter.....	13
Möjliga synergier.....	14
Övrigt att uppmärksamma	14
Rekommendationer för planeringsarbetet	14

Sammanfattning

Sjöfarten är en global sektor av mycket stor ekonomisk och samhällslig betydelse för Sverige. Sjötrafiken rör sig över stora ytor och har ett stort ytanspråk för att tillförsäkra hög säkerhet, god framkomlighet och därmed effektiva transporter. Med andra sektorers ökande anspråk på havets ytor finns en risk att sjöfartens möjlighet att ta sig fram i någon mån kan komma att begränsas. Detta måste då ske utan att äventyra sjöfartens behov.

Den generella reflektion som getts vid de tematiska arbetsgruppsmötena kring sjöfartens framtida ytanspråk är mycket svårbedömt eftersom utvecklingen inom handel och teknik kan medföra både ökande och minskade ytbehov. Klart är att sjöfarten kommer att öka volymmässigt och ett rimligt antagande är att sjöfartens framtida ytanspråk *som minst* kommer motsvara dagens ytanvändning. Att bevara sjöfartens flexibilitet är viktigt för att garantera säkerhet, framkomlighet och effektivitet.

Sjöfartens ytanspråk ses till stora delar kunna samexistera med övriga marina sektorer och intressen. Dock har potentiella konflikter identifierats, främst gentemot framtida energiutvinning och i viss mån framtida utökning av naturskydd. Konflikterna består främst i att sjöfartens aktionsradier begränsas.

För att tydligt synliggöra sjöfartens rumsliga behov kommer Trafikverket i samråd med Sjöfartsverket under år 2016 att ta fram en rumslig beskrivning av områden (stråk) där sjöfartsintresset särskilt måste prioriteras, utöver de redan befintliga riksintressena för sjöfarten.

Bakgrund

Havs- och vattenmyndigheten ska ta fram förslag till tre havsplaner. Planeringen ska ha ett helhetsperspektiv och vara tvärsektoriell. Ett steg på vägen är att fördjupa kunskapen om olika sektorer.

Därför har experter från centrala myndigheter och kustlänsstyrelser arbetat i sex tematiska arbetsgrupper för att samlat kunna diskutera sektorperspektiv och arbeta fram planeringsunderlag. De sex arbetsgrupperna har varit energi, sjöfart, fiske, naturskydd, regional tillväxt samt försvar och säkerhet. I gruppen för regional tillväxt har några kommuner och regionala organ som representerar olika förutsättningar och olika landsdelar deltagit.

Sektorperspektiven behöver utvecklas vidare och det behöver vi hjälp med av övriga intressenter, som till exempel branschorganisationer.

Grupperna har i första hand arbetat utifrån ett nationellt perspektiv, men har också tittat på de tre olika havsplanernas specifika förutsättningar.

Denna rapport redovisar resultatet av arbetet i gruppen **Sjöfart**.

Arbetsgruppen

Deltagare

Sjöfartsverket	Johan Eriksson
	Marielle Swan (möte 1 och 3)
	Nicklas Hammarkvist (möte 3)
	Hedvig Bjärnesjö (möte 3)
	Ulf Siwe (möte 3)
Trafikverket	Sofia Sundén (möte 1-3)
	Rami Yones (möte 1)
Transportstyrelsen	Johan Skogvik
	Katarina Wigler (möte 1)
	Cecilia Orre (möte 3)
Länsstyrelsen	Jan Ahlbom (möte 2-3)
	Markus Klingborg (möte 1)
	David Forslund (möte 2)
	Bo-Erik Ekblom (möte 1)
	Camilla Burén (möte 1)

Kustbevakningen	Fredrik Simonson (möte 1)
Trafikanalys	Gunnar Eriksson (möte 1)
Havs- och vatten- myndigheten	Linus Hammar Eva Rosenhall Daniel Mattsson

Mötestillfällen

Tematiska arbetsgruppsmöten har genomförts enligt följande:

Möte 1 – 21 oktober 2015 vid Havs- och Vattenmyndigheten, Göteborg

Möte 2 – 9 december 2015 vid Havs- och Vattenmyndigheten, Göteborg

Möte 3 – 4 februari 2016 vid Sjöfartverket, Malmö

Arbetssätt

Med stöd av i förväg utsänd agenda har mötestillfällena letts av Havs- och Vattenmyndigheten. Vid möte 2 och 3 har en extern konsult haft i uppdrag att ta minnesanteckningar.

Mellan mötestillfällena har respektive myndighet/organisation haft till uppgift att framställa ytterligare bakgrundsmaterial i enlighet med beslut tagna vid möte.

Vidare har gruppens representanter deltagit vid ett seminarium om internationell lagstiftning och procedurer kring omflyttning av sjöfartsrörelser (re-routeing), arrangerat av IMO World Maritime University och Havs- och vattenmyndigheten (Malmö 3e februari).

Resultat

Kompletteringar till Havsplanering – Nuläge 2014

Riksintresse för sjöfart

År 2010 överfördes det övergripande ansvaret från Sjöfartsverket till Trafikverket. Ansvarsfördelning mellan Sjöfartsverket och Trafikverket beskrivs i dokument ”*Rapport avseende hantering av Trafikverkets och Sjöfartsverkets gemensamma ärenden enligt PBL och MB*” (2010-08-24).

Sjöfartens riksintressen

Bevakning av befintliga riksintressen

- Som infrastrukturhållare kommer Sjöfartsverket att påpeka eventuella ingrepp i exempelvis farleder oavsett om dessa är riksintresse eller ej.
- Trafikverket anger i förekommande fall att ett plan- eller annat ärende tangerar eller påverkar ett riksintresse för trafiksektorn.

Förslag till och utpekande av nya riksintressen

- Trafikverket föreslår förändring av riksintressen när detta krävs och gynnar det sammanhållna infrastrukturnätet, eller av andra skäl. Samråd sker med Sjöfartsverket för utformning och andra operativa aspekter som påverkar funktionen, såsom max fartygsdimensioner, maxdjupgående, minsta segelfri höjd etc.
- Sjöfartsverket föreslår utpekande av nytt eller indragning av befintligt riksintresse till Trafikverket när godsutveckling, trafik eller operativa orsaker så påkallar.
- Vid utpekande av nya eller borttagning av befintliga riksintressen som berör sjöfarten sker samråd mellan Trafikverket och Sjöfartsverket för att säkerställa att alla aspekter belyses och beaktas.

Beslut om utpekande eller annan förändring av riksintressen

- Trafikverket beslutar om nya eller indragna utpekanden av riksintressen för transportsektorn efter samråd med Sjöfartsverket.

Precisering av hamnar av riksintresse

- Trafikverket bör vara initiativtagare till detta arbete. Sjöfartsverket deltar med representant i respektive arbetsgrupp.

Isbrytning

Under ett antal år har samordning skett mellan svenska och finska isbrytarresurser. Finska isbrytare bryter is på svenskt farvatten och vice versa. Inom arbetsgruppen har frågan uppkommit huruvida denna samordning kan leda till en konsekvens för framtida ytanspråk i Bottniska viken. Krävs samma yta som i dagsläget och krävs en annorlunda hänsyn till sjöfartens ytanspråk i Bottniska viken jämfört med andra planområden?

Utpekande av strategiska hamnar

Inom europeisk transportplanering har ett mindre antal hamnar pekats ut som centrala för det europeiska transportnätverket. En bidragande orsak till utpekandet är att kanalisera investeringsmedel mot ett fåtal större objekt. Detta förväntas leda till en ökad koncentration av godsvolymer till ett mindre antal transportstråk, främst för de landburna transporterna.

Sjöfarten – en global bransch med begränsad nationell påverkan

Möjligheten att påverka val av rutt för den sjötrafik som sker i och kring svenskt territorialt vatten är begränsat av Havsrätten. Endast en begränsad andel av de fartyg som trafikerar svenskt influensområde seglar under svensk flagg. Internationella konventioner kring sjöfarten, främst utfärdade via IMO, proklamerar att fartygstrafik inte ska obstrueras av enskilda nationer. Vid förslag på förändringar i havszonen från ett enskilt land med påverkan på sjötrafiken ställer krav på välgrundade motiveringar. I svensk ekonomisk zon är möjligheten till reglering av fartygsrörelser än mindre.

Målsättningar relaterade till temat

Samhällsmål/sectormål

Sjöfartens främsta samhällsmål ligger i att säkerställa effektiva, miljövänliga transporter för svenskt näringsliv. Sjöfarten har också en viktig roll i att avlasta befintlig landinfrastruktur från tunga transporter. Det finns en uttalad politisk vilja att öka svensk kust- och inlandssjöfart.

Därutöver har sjöfartssektorn som mål att erbjuda effektiva förbindelser för passagerartransporter i inrikes och utrikes trafik.

Planeringsmål

Europeiska och indirekt nationella mål för sjöfarten innebär ett utpekande av ”Core”- och ”Comprehensive”-hamnar. För svenskt vidkommande har detta inneburit att hamnarna i Göteborg, Malmö (tillsammans med Köpenhamn), Trelleborg, Stockholm och Luleå klassats som Core-hamnar.

Vid utpekandet enligt ovan definition ges en motivering kring dessa hamnars överordnade betydelse i det transeuropeiska transportnätverket TEN-T. År 2030 är målet att Core-nätverket ska vara färdigställt. Med detta menas att infrastrukturen ska vara tillgänglig och sammankopplad. För Comprehensive-nätverket är målet satt till 2050.

Avseende regleringar för sjötrafiken, exempelvis via förslag på nya eller justerade trafiksepareringszoner bör noggranna avväganden och samråd ske. Havsplaneringen bör i möjligaste mån undvika att söka omflyttningar av sjöfartsrörelser och planerna måste innehålla gott om utrymme för

alternativa rutter och farvägar eftersom yttre faktorer såsom väderlek kan medföra att fartyg måste söka skydd eller av annan anledning avvika från förväntad rutt. Planerna måste således inrymma den flexibilitet som behövs för säkerhet och framkomlighet. Fartygsrörelser kommer inte direkt att styras av havsplanerna och eventuella förslag till förändringar av IMO riktlinjer såsom trafikseparering och ”Areas to be avoided” (AtbA) bör vara sparsamma, väl utredde och avstämda med ansvarig myndighet.

Trender

Intresset år 2035

En fortsatt tillväxt prognostiseras innebära en fortsatt stark utveckling av godsvolymer, prognoser visar på en fördubbling av volymer fram till 2040¹. För samtliga trafikslag värderas sjöfarten framöver ha den högsta årliga tillväxttakten med i snitt 2,3 %. Med fortsatt tillväxt i godsvolym kommer efterfrågan på transporter att fortsatt vara i fokus.

Inom europeisk och nationell transportpolitik anses sjöfarten spela en nyckelroll för att tillgodose efterfrågan på kostnads- och miljöeffektiva transporter. Via sjöfarten ges möjlighet att, med begränsade investeringar i infrastruktur, hantera en betydande mängd gods och således avlasta landinfrastruktur.

Mot denna bakgrund förutses sjöfarten fortsatt ställa stora ytanspråk, främst då den seglande fartygsflottan i Sveriges närområde kommer växa i antal och genomsnittlig storlek. Detta behöver inte nödvändigtvis betyda att ytanspråken ökar generellt, eftersom riksintressen och rutter är breda och kan rymma mer trafik. En minskning av framtida ytanspråk anses således orimligt, med reservation mot vissa specifika geografiska snitt.

Ökad kustsjöfart sker främst i kustzonen innanför de nationella havsplanerna, dock kan viss förändring (ökning) av kustsjöfarten även väntas i havsplanområdena. Detta ligger i linje med politiska ambitioner kring att överföra en större andel av de nationella godsvolymer mot sjöfart som ett komplement till minskad kapacitet i landbaserad infrastruktur. Närsjöfart går däremot som regel i de större trafikstråken i havsplanområdena och farlederna in och ut från hamn; här väntas en ökad trafikbelastning.

Utvecklingen av transport med inlandssjöfart kan ses som en potentiell transportform med mycket begränsad påverkan för havsplaneringen.

Intresset år 2050

Med blicken ställd mot år 2050 ses en fortsatt tillväxt i godsvolymer. Även då fartygens fysiska dimensioner med största sannolikhet kommer vara

¹ Prognoser för godstransporter 2040 – Trafikverkets basprognoser 2016, Trafikverket 2016

maximalt utnyttjade gällande djupgående och längd kommer ett fortsatt behov av mindre fartygsstorlekar vara aktuellt. Ökad trafikering kommer sannolikt leda till en ökad trängsel och utrymmesbrist i trånga passager och i centrala farleder och stråk in mot Östersjöområdet.

Den främsta begränsningen ligger i den grundklacken Kadettrännen mellan Tyskland och Danmark. Potentiellt kan denna fysiska begränsning elimineras via muddringsinsatser. Detta område är dock inte beläget inom svenskt havsplanområde.

Teknisk utveckling kan komma ha stor påverkan för hur sjöfarten framöver drivs. För att undvika ineffektiva och ytkrävande fartygsrörelser har kring år 2050 nya trafikledningssystem utvecklats för att stödja fartygens befälhavare i val av lämplig rutt. Lämplig rutt kan variera utefter årstidsvariationer och meteorologiska förutsättningar. Ett exempel är känslighet i naturintressen som varierar under året och utefter vindförhållanden.

Här värderas arbetet med *Sea Traffic Management (STM)* komma verka som ett central verktyg. Utvecklingsarbetet av trafikledningssystem bör således fortsatt följas i förbindelse med planering av den framtida havszonen. En möjlighet är att havsplanerna används som ett underlag i de STM applikationer som växer fram och därigenom kan planerna komma att tillämpas mer direkt inom sjöfarten.

Automatiserad sjöfart, främst via obemannade fartyg kan bli vanligt fram mot 2050. Detta kommer innebära fjärrmanövrering av fartyg vilket förutses ge ett mer effektivt utnyttjande av den allt mindre yta som förutses finnas till sjöfartens befogande.

Skillnader mellan planområdena

För planområde **Västerhavet** är sjöfarten mycket omfattande. En stor eller mycket stor del av den trafik som har destination till hamn inom, likväl som i transit mot övriga två planområdena, trafikerar området. Området kategoriseras även av omfattande fiskenäring och framöver ses en tilltagande utbyggnad av havsbaserad energiutvinning.

Planområde **Östersjön** är ett av världens mest trafikerade vatten. Den främsta orsaken ligger i de stora volymer som skeppas till och från Ryssland. Utöver de volymer som genereras av den ryska marknaden gränsar Östersjön till ett betydande antal länder med ytanspråk i området. Detta kommer framöver att ställa krav på ytterligare samordning mellan länderna. Sjöfartens aktiviteter i området har direkt påverkan på konkurrerande ytanspråk, främst för områden med stora naturvärden. Därutöver noteras ett stort framtida ytanspråk för havsbaserad energiutvinning som till viss del ligger i direkt konflikt med sjöfartens intressen.

I **Bottniska viken** sker ett stort antal fartygsrörelser vars syfte är att förse skogs- och mineralindustrin i norra Sverige och Finland med effektiva transporter. Detta har inneburit ett stort antal hamnar längs med Norrlandskusten, främst för att hålla kostnad för förtransport på en låg nivå med avseende på godset generellt låga värde. Det är rimligt att anta att Norrlandskusten även framöver kommer att behöva relativt många hamnar. Planområdet kategoriseras av betydande isbildning vilket under vinterhalvåret ställer krav på effektiv isbrytning. Isbrytning som sker ställer stora ytanspråk, främst med tanke på vindriktningens påverkan på ismassans rörelser. Sjöfartens ytanspråk i Bottniska viken blir därför mycket stort och det bör uttryckas i särskilt stora områden för sjöfart i havsplanen. Även utanför dessa ytor bör sjöfartens behov av flexibilitet garanteras.

Det internationella perspektivet

I linje med respektive medlemsstats arbete med att ta fram havsplaner i Östersjöområdet genomförs ett europeiskt samarbetsprojekt: *Baltic Scope*. Projektet, där Sverige via Havs- och vattenmyndigheten har en ledande roll, syftar till att koordinera respektive lands arbete med havsplaneringen. Ett av de viktigaste argumenten för samordning av arbetet är att dela kunskap och erfarenhet mellan respektive lands ansvariga myndighet likväl som att säkerställa att ytanspråk för de olika marina intresseområdena inte ligger i konflikt sinsemellan. Sjöfarten och dess utpekade stråk är starkt beroende av en sammanlänkad havsplan för att inte begränsa fartygens aktionsområde.

Vid bildande eller förändring av trafiksepareringszoner (TSS) krävs en konsensus mellan länderna inom det geografiskt utpekade området, likväl som inom FN via IMO (International Maritime Organization). Detsamma gäller AtbA, områden där sjöfart undviks. Så länge dessa områden är aktuella så är det positivt med tydligt avgränsade områden. Dock finns en risk att ett ökat antal AtbAs med stora ytanspråk kan innebära betydande kapacitetssänkningar för sjöfarten. Då detta kan bli en framtida realitet är det viktigt att internationella organ, främst IMO, kan stödja i att göra en avvägning mellan intressen i linje med vad som framförs i gällande havsplan.

För isbrytning i Bottniska viken sker idag en samordning mellan svenska och finska isbrytarresurser. Samarbetet beskrivs som fruktsamt och skapar möjligheter att hålla farleder i området öppna på ett resurseffektivt sätt.

På det EU-gemensamma planet lyfts effektiv sjöfart upp som ett prioriterat område, inte minst genom fokusområdet kring ”sjömotorvägar” (Motorways of the Sea). Utöver de utpekade, och till stor del landbaserade transportkorridorerna (nio s.k. *Core-Network Corridors*), har den tionde sjöfartskorridoren en framtida uppgift att stödja ökad intra-europeisk

sjöfart samt transportrelationer till övriga kontinenter. Korridorsperspektivet inom europeisk transportpolitik har som mål att koncentrera transportflöden till specifikt utpekade geografiska områden (till stor del sammanfallande med befintlig land- och sjöinfrastruktur) för att således ge möjlighet att fokusera infrastrukturinvesteringar.

Kompletterande underlag

Befintligt underlag som lyfts fram

De befintliga underlag som presenteras i det tematiska arbetet har innefattat den, av Trafikverket, framtagna rapporten *”Underlagsrapport till inriktningsunderlag 2018-2029 – Sjöfart”* samt kriterier för riksintresse för sjöfarten.

Nytt underlag som tagits fram av arbetsgruppen

Sjöfartsverket har, som underlag för diskussion kring framtida ytanspråk i Bottniska viken sammanställt AIS-data, via GIS-skikt, kring historiska isbrytarrörelser. Havs- och vattenmyndigheten har därutöver tagit fram GIS-skikt beskrivande AIS-baserade sjöfartsrörelser utöver riksintressen.

Behov av nytt underlag

Det största behovet av nytt underlag rör sjöfartsmyndigheternas syn på vilka specifika områden som är särskilt viktiga för sjöfarten, utöver redan utpekade riksintressen. Det vill säga en komplettering av sjöfartens rumsliga anspråk. Detta underlag kommer under 2016 tas fram av Trafikverket i samarbete med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen, med planerad leverans i september/oktober.

Sektorn och andra aktiviteter/användningar

Möjlig samexistens

Sektor Försvar

I dag sker en samexistens i ytanspråk för försvarsverksamhet och sjöfartssektorn, främst med avseende på utpekade militära övningsområden. Via dialog mellan de två intressena vid militära övningstillfällen anpassas sjötrafiken i området till alternativa rutter.

Samexistens förutses framöver bestå då försvarets krav på fredade planområden från övriga fasta installationer inom planområdet likväl säkerställer en fredning av sjöfartens ytanspråk/rutter i de aktuella områdena.

Sektor Energi

Vid utbyggd havsbaserad vindkraftssektor finns risk för konflikt i ytanspråk med sjöfartens intressen. Dock kan en väl underbyggd och välplanerad utbyggnad av vindkraftsparker stödja sjötrafik i områden med trafikseparering. Detta genom att med fysiskt utpekad farled ge fartygen vägledning och stråkets riktning och bredd. Likväl kan vindkraftsverk längs fartygsstråk verka som riktmärken vid navigering.

Kabel- och rörledningar längs havsbotten anses inte ha någon betydande påverkan för sjöfarten och det råder således samexistens mellan intressena.

Sektor Naturskydd

Med utpekade Natura 2000-områden fredas områden med högt naturvärde. För naturkänsliga kan områden pekas områden ut som AtbA (Areas to be Avoided) för att förhindra fartygstrafik med påverkan på det naturvärdet. I dessa utpekade och fredade områden värderas samexistens råda mellan de två intresseområdena i de fall naturintresset är tydligt avgränsat.

Drivande oljespill som en konsekvens av operationella (och i vissa fall illegala) utsläpp från fartyg har en direkt negativ påverkan på naturvärden, särskilt vad gäller skyddsvärda fåglar. Detta kan undvikas genom att förtygsrörelserna ändras på ett övergripande plan (re-routeing) vilket kräver ett omfattande arbete inom nationella och internationella forum (se nedan). Alternativt kan skadorna möjligen undvikas genom dynamisk ruttplanering, där fartygets rutt planeras utifrån rådande vind- och vågförhållanden. Genom STM kan framtida befälhavare komma att få stor hjälp av digitala plattformar där sådan hänsyn kan föras in.

Sektor Turism och friluftsliv

Sjöfarten agerar i samexistens med sektorn inom havszonen. Dock kan konflikter uppstå inom kustzonen vilket ligger utanför ramarna för

havsplaneringen. Fritidsbåtstrafiken påverkar eller påverkas ibland på samma sätt som sjöfarten. Således bör dessa påverkansfaktorer samordnas mellan de närliggande intressena.

Sektor Vattenbruk

Idag och framöver värderas sjöfarten samexistera med vattenbruk inom planområdet.

Sektor Kulturmiljö

Idag och framöver värderas sjöfarten samexistera med kulturmiljövärden i planområdet.

Sektor Fiske

Fiskenäring och sjöfarten kommer framöver att samexistera.

Problematiska konflikter

Prioriterade konflikter att hantera i havsplaneringen

Den främsta konflikten som noterats för sjöfartssektorn är riksintresse för vindkraft i de fall de utpekade områden direkt obstruerar fartygstrafik inom planområden.

Vidare ses konflikt mellan sjöfartens intresse och utpekade eller framtida Natura 2000-områden. Sjöfartens påverkan på naturkänsliga områden kan framöver innebära inskränkningar i sjötrafik inom berörda områden. Det är således av stor vikt att en stödja en proaktiv planering. De transportpolitiska målen stödjer en planering för tillgänglighet med hänsyn till säkerhet, miljö och hälsa. Vidare ställs ett generellt sektoriellt ansvar för att sörja för att sjöfarten bedrivs med hänsyn till naturvårdsintresset och att finna en balans mellan sjöfart och energiutvinning. Havsplaneringen kan således fylla en viktig roll för att stödja en hållbar utveckling av sjöfarten. Vid varje förslag till ändrade fartygsrörelser är det viktigt att beakta både ekonomiska och klimatrelaterade konsekvenser. Ökad transportsträcka innebär ökade utsläpp av växthusgaser (CO₂) och närsaltsbelastning (NO_x). Vidare är det avgörande att inga förändringar försämrar sjösäkerheten då olyckor på sjön får katastrofala följder för liv, hälsa och miljö.

Förslag på generella lösningar

Flertalet av de konflikter som ses mellan utpekade områden för vindkraftsutbyggnad och sjöfart kommer bestridas av berörda myndigheter genom den formella planprocessen, i de fall de tydligt inskränker sjöfartens framkomlighet och säkerhet. Dock finns ett antal områden där en potentiell flytt av utpekad farled kan bedömas relevant, detta bedöms från fall till fall efter noggranna analyser.

För naturskyddsområden som står i direkt och tydlig konflikt med sjöfart kan viss anpassning av avstånd till området behövas. Detta kan indikeras av havsplanerna men bör om nödvändigt också ske genom via utpekande av

förbudsområden, AtbA, för att få genomslag. Genom fortsatt digitalisering bedöms bättre verktyg för dynamisk bedömning av riskavstånd kunna ges framöver.

Konflikternas rumsliga placering

Konflikternas rumsliga placering illustreras via tematiska kartor framtagna utifrån genomgång av havsplanområdena vid de tematiska arbetsgruppsmötena.

Möjliga synergier

En möjlig synergi vid fortsatt utbyggd havsbaserad vindkraft är möjligheten för fartygen att utnyttja dessa såsom riktmärke i navigeringen. Centralt är att en tidig dialog etableras mellan intressena. Här kan havsplanering värderas som ett potentiellt forum för att genomföra denna process.

Synergimöjligheternas rumsliga placering

Synergimöjligheternas rumsliga placering illustreras via tematiska kartor framtagna utifrån genomgång av havsplanområdena vid de tematiska arbetsgruppsmötena.

Övrigt att uppmärksamma

Rekommendationer för planeringsarbetet

Sjöfartens ytanspråk framöver bör utformas så att det inte inskränker möjligheten till säkra och effektiva sjötransporter.

Sjöfartens grundläggande krav på att ges en flexibilitet vid ruttval ska även ske i samklang med en trygg och säker framdrift av fartygen. Dock är inte flexibiliteten inte nyttan i sig. Genom digitaliseringen kan framfart och säkerhet i framtiden nås med nya medel/verktyg.

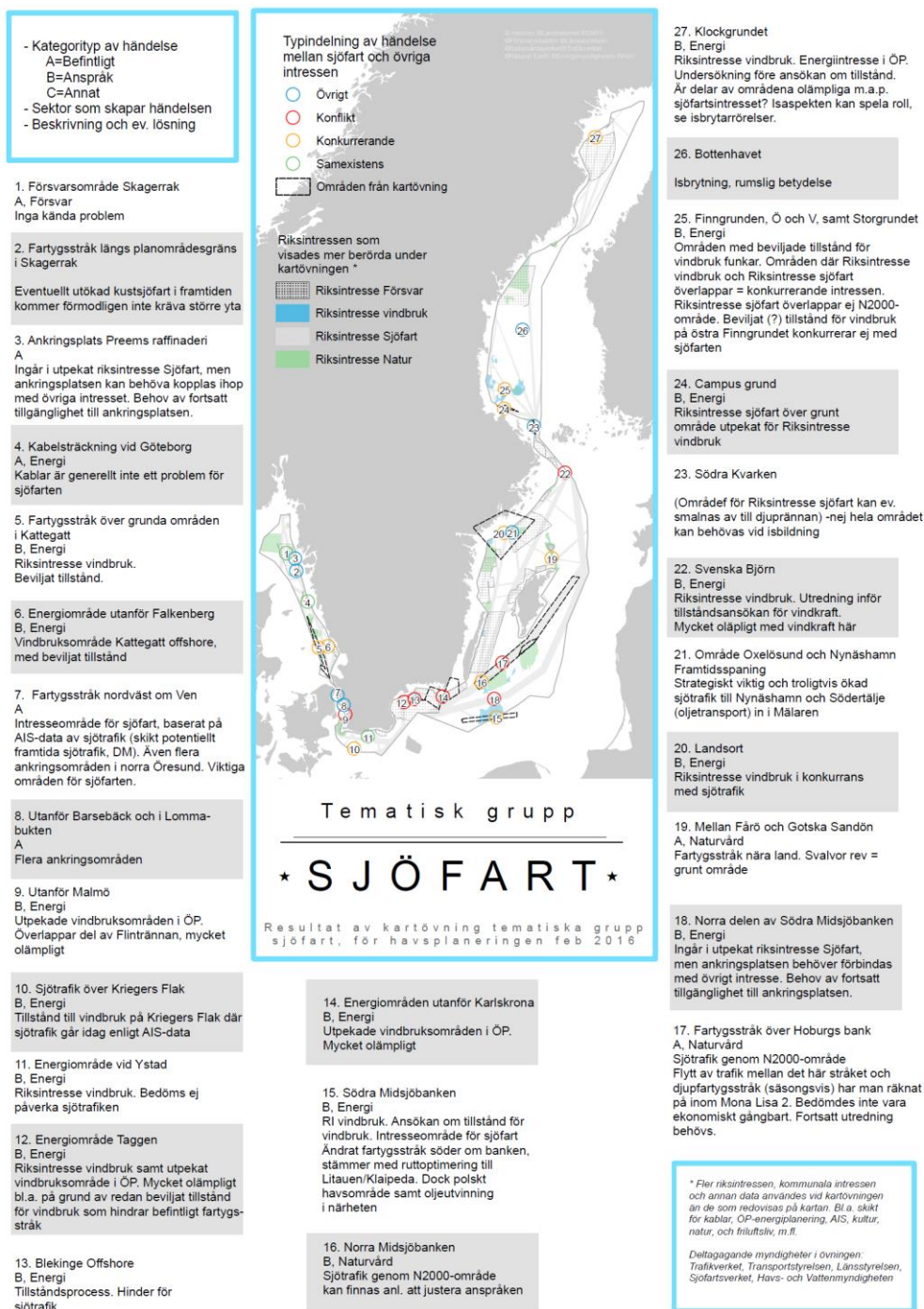
Detta ställer krav på övriga intressens potentiella inverkan på de ytor som idag finns tillgängliga för sjöfarten. Som ett generellt mått är samtliga havsområden med ett sjökortsdjup över 6 meter av intresse för sjöfarten. Dock görs gällande att en dialog med intressenter för övriga intresseområden är att föredra i de fall en konflikt noterats. Potentiella förändringar i sjöfartens ytanspråk måste således bedömas för specifikt geografiskt avgränsade områden.

De tre övervägande mest kritiska faktorerna ur sjöfartssektorns perspektiv för att planeringsmålen ska nås listas nedan.

- 1) Sjöfartens framtida ytanspråk bör inte inskränkas i jämförelse med dagens fartygsstråk/rutter avseende möjlighet till effektiv rutt och ställt mot naturintresset (ekosystemansatsen)
- 2) Fasta installationer i befintliga fartygsstråk bör bestridas i de fall en effektiv alternativ rutt inte finns att tillgå
- 3) Områden med havsis kräver en särskilt stor yta för sjöfarten och i dessa områden bör havet i stort sett hållas helt öppet för att trygga sjöfartens säkerhet och framfart.

För att säkerställa att ovan faktorer säkerställs för att uppnå planeringsmålen krävs att ett antal strategiska frågeställningar besvaras:

- 1) Ett ökat informationsutbyte ses som en mycket central faktor för att framöver möta behov av mer effektivt utnyttjande av tillgängliga ytor för sjöfarten. Detta innebär möjligheten att anpassa sjötrafiken med avseende på:
 - a. Vindriktning och strömmar
 - b. Årstidsvariationer och dess påverkan på känsliga naturvärden
 - c. Iskoncentration
 - d. Andra variabla faktorer
- 2) Den sannolika koncentration av godsflöden som ligger i linje med europeiska och nationella (exempelvis regeringens maritima strategi) viljeyttringar kommer sannolikt ställa krav på ökad kapacitet och ytbehov i centrala fartygsstråk (t ex Öresund och Södra Östersjöområdet).
- 3) Planering som rör sjöfart bör diskuteras och förankras i internationella forum.



Figur 1. Resultat från sjöfartsgruppens kartövning: Områden med konkurrerande intressen, samexistens, synergier och konflikter med andra intressen samt övriga synpunkter med förklarande anmärkningar.

Kartan finns att laddas ner i full storlek från www.havochvatten.se.