



SJÖFARTSVERKET

Strategisk analys och utredning

Handläggare, direkttelefon

Louise Larsson, 010-4786517

Datum

2019-01-09

Vår beteckning

18-02958

Ert datum

Er beteckning

N2016/00922/TS

Näringsdepartementet

n.registrator@regeringskansliet.se

1 (1)

Rapportering 2019, av arbetet 2018, med att bidra till att delmålen i handlingsplanen till EU:s Östersjöstrategi nås

Sjöfartsverket lämnar bilagd rapport enligt uppdraget i regeringsbeslut II 4, daterat 2016-02-04 med beteckningen N2016/00922/TS, att medverka i genomförandet av Europeiska unionens strategi för Östersjöregionen.

Katarina Norén
Generaldirektör

Kopia: tillvaxtverket@tillvaxtverket.se

Besöksadress

Östra Promenaden 7

Postadress

601 78 Norrköping

Telefon

0771 63 00 00

Organisationsnummer

202100-065401

E-post

sjofartsverket@sjofartsverket.se



EU:s strategi för Östersjöregionen

Sjöfartsverkets arbete 2018 som stöder genomförandet



© Sjöfartsverket
Styrning och planering

Rapporten finns tillgänglig på Sjöfartsverkets webbplats www.sjofartsverket.se

Dnr/Beteckning 18-02958
Författare Louise Larsson
Månad År Januari 2019

Eftertryck tillåts med angivande av källa.



Innehåll

1	DELMÅL I STRATEGIN OCH HUR VI HAR ARBETAT 2018.....	4
1.1	Rädda havsmiljön. Delmål: En ren och säker sjöfart.....	4
1.2	Rädda havsmiljön. Delmål: Ett bättre samarbete för en god havsmiljö...	4
1.3	Länka samman regionen. Delmål: Goda transportvillkor	4
1.4	Ökat välbefinnande. Delmål: Förbättra regionens globala konkurrenskraft	5
2	SJÖFARTSVERKET HAR INLETT ELLER PLANERAR ATT INGÅ ETT SAMARBETE MED ANDRA MYNDIGHETER.....	5
2.1	Myndighetssamverkan.....	5
2.1.1	Ren och säker sjöfart	5
2.1.2	Goda transportvillkor	6
2.1.3	Ett bättre samarbete för en god havsmiljö	7
3	INSATSER ELLER SAMARBETSPROJEKT SOM SJÖFARTSVERKET DELTAR I OCH SOM BIDRAR TILL STRATEGINS MÅL	8
3.1	Pågående projekt.....	8
3.2	Avslutade projekt	11
3.3	Övriga insatser och samarbeten.....	11
4	AKTUELLA FINANSIERINGSKÄLLOR	13
5	NYTTA OCH RESULTAT	14
5.1	Nytta och resultat	14
6	SJÖFARTSVERKETS SPECIFIKA UPPGIFTER	14



Inledning

Denna rapport ingår i uppdraget i regeringsbeslut II 4, daterat 2016-02-04 med beteckningen N2016/00922/TS, att medverka i genomförandet av Europeiska unionens strategi för Östersjöregionen¹. Dispositionen bygger på den rapporteringsmall som Tillväxtverket lämnade den 17 oktober 2018.

1 Delmål i strategin och hur vi har arbetat 2018

1.1 Rädda havsmiljön. Delmål: En ren och säker sjöfart

Sjöfartsverket införde den 1 januari 2018 en ny modell för miljödifferenterade farledsavgifter. Modellen tar hänsyn till fem parametrar: NO_x, SO_x och PM, CO₂, kemikalier samt vatten och avfall. Utvärdering planeras under första halvan av 2019 efter att den nya modellen använts ett helt kalenderår. Beslut om eventuell förändring gällande viktning av parametrar beräknas ske innan 2020.

Vidare arbetar myndigheten kontinuerligt med att utveckla sina fartyg och båtar till att bli mer miljövänliga. Under 2018 har fortsatta utredningar gjorts för att undersöka vilken potential batterihybriddrift kan ha på en isbrytare.

1.2 Rädda havsmiljön. Delmål: Ett bättre samarbete för en god havsmiljö

Sjöfartsverket arbetar aktivt med att stärka den maritima miljön genom sitt interna arbete men även genom samarbeten som bedrivs med andra myndigheter. Ett exempel är Maritime Single Window där myndigheten samarbetar med Tullverket, Kustbevakningen och Transportstyrelsen. Sjöfartsverket har även varit drivande i Sea Traffic Management där ett flertal myndigheter, privata aktörer och andra länder varit inblandade i att skapa en plattform för informationsutbyte. Detta informationsutbyte ska när det är implementerat kunna minska både utsläppen totalt och därmed minska påverkan på känsliga havsmiljöer.

1.3 Länka samman regionen. Delmål: Goda transportvillkor

Sjöfartsverket har fortsatt arbeta med farledsprojekt, vilka syftar till att behålla eller höja säkerhet, kapacitet och tillgänglighet i transportsystemet med förbättrad miljöprestanda. För mer information se avsnitt 2.1.2.

¹ Uppdrag att medverka i genomförandet av Europeiska unionens strategi för Östersjöregionen



1.4 Ökat välstånd. Delmål: Förbättra regionens globala konkurrenskraft

Sjöfartsverket är enligt instruktion från regeringen förvaltningsansvarig för portalen [Maritime Single Window](#) (MSW), vilket är en rapporteringsportal för fartyg. Portalen, som har byggts upp som svar på EU-direktivet 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna, driftsattes delvis 2015 men var i full drift under 2016. Syftet är att förenkla och underlätta för sjöfartsnäringen genom att information som tidigare lämnats via olika rutiner till Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Tullverket och Transportstyrelsen nu skickas elektroniskt till en portal som distribuerar informationen till berörd myndighet. Fartygen behöver dessutom bara lämna sin grundinformation en gång i och med införandet av MSW. Ur ett myndighetsperspektiv har det blivit bättre struktur i arbetet och lättare att kontrollera att fartygen gör sin rapportering korrekt. Införandet av MSW har dock lett till merarbete för näringen då de har behövt justera sina inrapporteringsrutiner samt att EU:s olika nationella Maritime Single Windows lider brist på harmonisering.

Sjöfartsverket har arbetat aktivt tillsammans med övriga berörda svenska myndigheter för att påverka implementeringen av EU-direktivet så att det sker harmoniserat. Detta har bland annat skett genom deltagande i High Level Steering Group of Governance of the Digital Maritime System and Services (HLSG GDMSS) och flertalet subgrupper.

Kritiken från näringen har lett till att Kommissionen genomfört en utvärdering av rapporteringsdirektivet. Detta har resulterat i ett förslag att ersätta rapporteringsdirektiv med en EU-förordning om en harmoniserad "europeisk Maritime Single Window miljö" (EMSWe) som är tvingande för medlemsstaterna. Förslaget är under pågående förhandling, vilken påbörjades 2018 och förväntas implementeras inom fyra till sex år från fastställande. Harmoniseringen förväntas leda till stora administrativa förenklingar för näringen och därmed minskade kostnader.

2 Sjöfartsverket har inlett eller planerar att ingå ett samarbete med andra myndigheter

2.1 Myndighetssamverkan

2.1.1 Ren och säker sjöfart

Sjöfartsverket arbetar under Transportstyrelsens samordning med frågor som hanteras i HELCOM:s arbetsgrupper MARITIME, SAFE NAV och



AIS EWG. Sjöfartsverket ansvarar för deltagandet i AIS EWG och bidrar med sakkunskap och beredning av underlag inför möten i övriga grupper.

Sedan 2017 har Sjöfartsverket och Transportstyrelsens samverkan intensifierats med fokus på utvecklingen av e-navigationslösningar. Detta resulterade i att en revidering av HELCOMs rekommendation 34E/2 godkändes av HELCOM kommissionen (HELCOM 39) i mars 2018 (Further testing and development of the concept of exchange of voyage plans as well as other e-navigation solutions to enhance safety of navigation and protection of the marine environment in the Baltic Sea Region). Beredning av det reviderade rekommendationsunderlaget gjordes under SAFE NAV 9-2018 som Sjöfartsverket deltog i.

I maj 2018 arrangerade HELCOM det andra mötet med subgruppen GREEN TEAM (Green technology and alternative fuels in shipping), vars syfte är att genom regionalt samarbete förstärka arbetet med miljövänlig teknologi och alternativa bränslen inom sjöfarten. Sjöfartsverket hade tagit på sig att uppdatera HELCOM:s rekommendation 28E/13 som behandlar ekonomiska incitament som komplement till befintlig lagstiftning för att ytterligare driva på miljöarbetet inom sjöfarten. Arbetet genomfördes via korrespondens och slutfördes under GREEN TEAM 2 för att därefter godkännas av HELCOM MARITIME 18. Förslaget till rekommendation godkändes därefter även av HELCOM HOD 55 i december 2018 (Heads of delegations) och slutligt beslut väntas av HELCOM 40 i mars 2019.

Sjöfartsverket eftersträvar genom samverkan i maritima partnerskap ökad sjömätning i de stora fartygsstråken, de mindre farlederna och i strandnära områden. Sjömätningsplanen för områden som handelssjöfarten trafikerar följer den plan för sjömätning som överenskommits av de nio Östersjöländerna i HELCOM:s ministerdeklaration 2013. Sjömätningen genomförs inom projektet FAMOS, ett internationellt samarbetsprojekt med ca. 15 organisationer, inkl. andra svenska myndigheter. För Sveriges del innebär det att dessa ytor ska vara sjömätta år 2020. Utöver det sjömäter Sjöfartsverket i Stockholms skärgård för kollektivtrafikens ändamål (projekt ADAPT). Sjöfartsverket vill ha uppdraget att samordna all sjömätning nationellt, en inriktning myndigheten drivit inom ramen för regeringens maritima strategi för att öka samverkan kring datainsamling och få ett mer långsiktigt samlat kunskapsunderlag.

2.1.2 Goda transportvillkor

Regeringen har beslutat om en Nationell plan för transportsystemet 2018 – 2029. I planen ingår det pågående Mälarprojektet som syftar till att förbättra kapacitet och säkerhet för sjötransporter på Mälaren, Projekt Malmporten som tryggar transporter av järnmalm till övriga EU-länder, säkerställande av godstransporter till och från Vänerregionen samt Projekt



Landsortsfarleden som syftar till att såväl säkerhet som kapacitet och tillgänglighet förbättras för trafiken till Södertälje och Mälaren. Utöver dessa namngivna projekt föreslås också en satsning på så kallade trimningsåtgärder i farlederna till ett antal övriga hamnar såsom Hargshamn, Karlskrona, Ystad, Sundsvall, Uddevalla och Strömstad. Sjöfartsverket deltar i inriktningsplaneringen och åtgärdsplaneringen genom samverkan med Trafikverket. Det pågår åtgärdsvalsstudier i ett antal farleder där åtgärdsbehovet på detta sätt utreds. Farledsprojekt, som trots att de sker i svensk regi, är en förutsättning för internationell trafik och bidrar därmed till att öka tillgängligheten inom Östersjöregionen.

Inom ramen för Sjöfartsverkets underlag till den nationella planen fortsätter myndigheten att verka för ökade offentliga medel till forskning och innovation inom sjöfartsområdet. Tonvikten här ligger på fortsatt digitalisering och utveckling av trafikledning för sjöfarten (Sea Traffic Management, STM) där minskade risker inom sjöfarten, minskad påverkan på den marina miljön av maritima transporter och ökad sjösäkerhet är kardinalmärken i linje med transportpolitiska mål.

2.1.3 Ett bättre samarbete för en god havsmiljö

Sjöfartsverket bidrar till Havs- och vattenmyndighetens (HaV) arbete med det svenska genomförandet av havsplanering, havsmiljödirektivet och andra direktiv som syftar till att åstadkomma en god havsmiljö. Under 2018 har myndigheten fortsatt deltagit i arbetsgruppen sjöfart inom ramen för HaV:s arbete med att ta fram en nationell havsplanering. Under året har arbetet skiftat fokus från att förse HaV med faktaunderlag och kunskap inom sjöfartsområdet till att främst ha bestått i att analysera och kommentera HaV:s samrådsförslag till havsplaner.

Inom ramen för geodatasamverkan och geodatastrategin genomfördes under 2017 en analys av samhällets behov av geodata inom Sveriges kust- och strandzoner. Sjöfartsverket ledde analysarbetet tillsammans med SGU, Lantmäteriet och Sveriges Kommuner och Landsting (SKL). Slutrapporten publicerades i februari 2018 på geodata.se. Resultatet visade på stora behov av att ha tillgång till tillförlitliga geodata inom en mängd områden exempelvis; klimatanpassningsarbeten, kust och havsplanering, samhällsbyggnadsprocesser, skyddande av naturvärden och olika miljöanalysarbeten. Resultatet visade även att stora brister i form av avsaknad av moderna kunskapsunderlag om förhållandena (bottentopografi, botten typ, substrat mm) i de grunda vattenområdena, vilket resulterade i att Sjöfartsverket, med stöd av SGU och Lantmäteriet och Geodatarådet, i sin treårsplan avseende 2019-2021 lagt fram ett förslag till Regeringen om att initiera ett anslagsfinansierat Kustzonskarteringsprogram med syfte att ta fram nödvändigt kunskapsunderlag.



Sjöfartsverket biträder enligt instruktion regeringen i den internationella hydrografiska organisationen (IHO) som bland annat hanterar standardisering av sjömätning och sjökortsprodukter. Under IHO finns den regionala kommittén Baltic Sea Hydrographic Commission (BSHC) etablerad, som hanterar frågor inom Östersjöområdet. Kommitténs huvudsyfte är att koordinera produktionen av sjökort för Östersjön och att harmonisera de elektroniska sjökorten för regionen. Det svenska arbetet sker i samråd med Transportstyrelsen. Inom kommittén främjas även tekniskt samarbete på området hydrografisk kartläggning, marin kartografi och nautisk information. BSHC har också använts som plattform för flera av de EU-finansierade projekt som Sjöfartsverket lett och deltagit i, med syfte att genomföra sjömätning för att leva upp till målen kring sjömätning formulerade i deklARATIONEN från HELCOMs ministermöte 2013, men också för att förbättra sjökortsprodukter för Östersjön för säkrare, effektivare och lastoptimerad navigation i regionen.

Sverige samverkar sedan 1972 med Finland kring vintersjöfartens tekniska och operationella utmaningar. Arbetet sker genom årliga forsknings- och innovationsutlysningar som administreras av den gemensamma Styrelsen för Vintersjöfartsforskning. Sjöfartsverket, i samarbete med Transportstyrelsen, samverkar kring regelutveckling kring vintersjöfart och vintersjöfartsforskning med sina finska motsvarande organisationer.

Hittills har Styrelsen publicerat och tillgängliggjort ett hundratal vetenskapliga och tekniska rapporter. Den svenska delen av utlysningen finansieras genom Trafikverkets forskningsbudget för FoI inom sjöfartsområdet (Område 22 Kommunikation). Den forskning och innovation som bedrivs bidrar till tekniska och operationella förbättringar, effektivisering och ökad säkerhet inom vintersjöfart på Östersjön och i Bottenviken. Sammantaget minskas påverkan på den känsliga miljön i Östersjön genom proaktiv FoI.

3 Insatser eller samarbetsprojekt som Sjöfartsverket deltar i och som bidrar till strategins mål

3.1 Pågående projekt

[Sea Traffic Management](#) (STM; sjötrafikledning) är ett svar på behovet av att öka effektiviteten i sjötransporter med fokus på sjöresan från kaj-till-kaj. STM är ett koncept för processoptimering, interaktion mellan intressenter och informationsutbyte. Det finansieras inom ramen för EU:s program CEF-Transport/Motorways of the Sea. Sjöfartsverkets arbete med att driva på STM fortgår med oförminskad intensitet och fokus.



STM Validation Project är ett flaggskeppsprojekt inom Östersjöstrategins PA SAFE och hade sin slutkonferens på IMO i London den 13-14 november 2018. Inom ramen för projektet är nu landcentraler drifttagna och installationer ombord på ca 200 testfartyg genomförda. Intresset från omvärlden ökar snabbt i takt med att testerna fortgår, nya viktiga aktörer ansluter sig till STM-konceptet och konkreta tjänster tillgängliggörs för sjöfartsnäringen. För att möjliggöra mer tid för test och analyser kommer projektet att förlängas med sex månader. I syfte att utveckla affärsmodellerna för sjöfarten vid nyttjande av STM antog BIMCO den 13 november en klausul i sina standardavtal. En industrigruppering med ledande tillverkare av VTS-system och navigationssystem har angett att den är beredd att ta ansvar för den kommande förvaltningen och utvecklingen av den digitala maritima infrastrukturen som utvecklats inom STM.

Under 2018 har EfficientFlow-projektet startats upp. Projektet syftar till att effektivisera godstransporterna till hamnarna i Gävle och Rauma genom Sea Traffic Management. Sjöfartsverket avser också att testa hur lotsbeställningarna kan effektiviseras genom STM. Projektet syftar till att demonstrera Flow Management inom ramen för STM i färjetrafiken mellan Åbo och Stockholm. Det är ett triple helix-partnerskap med myndigheter, akademien och industrin. Projektet finansieras av Interreg Central Baltic samt genom offentliga FoI-medel via Trafikverkets FoI-portfölj ”Sjöfart”. Projektet är inte ett flaggskeppsprojekt inom Östersjöstrategin, då det bara innefattar två östersjöländer, men är i högsta grad relevant för såväl PA SAFE som PA Transport och lägesrapporter från projektet lämnas vid PA SAFE:s styrgruppsmöten.

Projektet STM BALT SAFE har under 2018 beviljats finansiering från Interreg Baltic Sea Programme och syftar till att applicera STM på tanksjöfartssegmentet och i VTS-centraler i Östersjön. Partnerskapet består av Sjöfartsverket (lead), finska Trafikverket, estniska Sjöfartsverket, norska Kystverket, finska Trafikverket, estniska Sjöfartsverket, DNV GL, RISE, IALA och Intertanko. Projektet bidrar till att genomföra HELCOM:s reviderade Rekommendation 34E/2 i praktiken. Projektet kommer att pågå under 2019-2021 och har en budget om 4,8 miljoner euro. Sjöfartsverket är Lead Partner och projektet är också ett flaggskeppsprojekt inom ramen för Östersjöstrategins PA SAFE.

FAMOS (Finalising Surveys for the Baltic Motorways of the Sea) är ett flaggskeppsprojekt inom Östersjöstrategiarbetet och HELCOM som koordineras av Sjöfartsverket. Det syftar till att kartera djupet på de resterande ytorna i Östersjön som används av handelssjöfarten, att effektivisera framtagning av nautiska produkter och att ta fram grunddata för innovationer i framtida navigering till sjöss. Projektet finansieras av EU:s program CEF Transport.



Projektet startade 2016 med ett planerat slut till 2018-12-31. Under året har dock måluppfyllnaden på vissa delar av projektet stött på förhinder och Sjöfartsverket, tillsammans med samarbetspartners i projektet, har ansökt om en förlängning av projektet med 6 månader för att kunna slutföra samtliga mål inom projektet. När det gäller karteringen av djupet i Östersjön så har projektet dock lyckats överträffa de uppsatta målen och kommer att ha sjömått en större yta än vad som först utlovades.

SamSAR är ett samarbete som leds av Sjöfartsverket tillsammans med Socialstyrelsen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap samt SKL och som syftar till att förbättra sjukvårdsinsatsen vid en räddningsinsats i oländig miljö (inom Östersjön). I arbetet deltar alla blåljusmyndigheter tillsammans med landstingen för att minska skadelidande och rädda fler liv. Projektet har kartlagt förbättringsområden och kommer att föreslå aktörsgemensamma förändringsförslag för att förbättra dessa insatser. I nästa fas av projektet kommer den internationella systemledningsnivån belysas för att öka den gemensamma krishanteringen runt Östersjön. Projektet finansieras via krisberedskapsanslaget. En diskussion kring ökad samverkan kring projekt inom sjöräddningsområdet har under 2018 av Sjöfartsverket tagits upp i Östersjöstrategins PA SAFE. Detta är ett viktigt område i PA SAFE som tyvärr inte har adresserats i tillräcklig omfattning tidigare i Östersjöstrategiarbetet. Nu hoppas vi på en ändring av detta.

ADAPT (Assuring Depth of fairways for Archipelago Public Transportation) är ett projekt som utförs med stöd av EU:s regionala utvecklingsfond Interreg Central Baltic. I projektet, som pågår 2016-2019, samarbetar Sjöfartsverket med Stockholms Läns Landsting och Ålands Landskapsregering. Målet är att utveckla och implementera säkra, tidseffektiva och bränsleeffektiva rutter för transport av människor och gods i Stockholms och Ålands skärgårdar. Detta sker genom kartering av djup längs kollektivtrafikens rutter och optimering av transporter genom att dela erfarenheter av förutsättningar för vattenburen kollektivtrafik.

Projektet har under 2018 fokuserat på att uppdatera djupdatabasen (DIS) och sjökortsdatabasen (SJKBAS) för publicering i sjökort och elektroniska sjökort (ENC), samt analys av sjömättningsresultaten för att ta fram nya/justerade rutförslag för kollektivtrafiken. Resultatet ska öka säkerheten i de farleder kollektivtrafiken använder och möta de mål som finns inom projektet, nämnda ovan. Resultatet från projektet bidrar även till ett förbättrat kunskapsunderlag i de grunda skärgårdsområdena till gagn för arbetet inom olika havsmiljödirektiv. Under 2019 kommer fokus ligga på implementering av de verktyg som tagits fram under projektets gång, fastställande och införande av nya rutter i de båda skärgårdarna, samt avslutande aktiviteter för projektet.

Sjöfartsverket har under 2018 fortsatt samverka med Trafikverket kring forskning och innovation inom sjöfartsområdet. Genom så kallad verksövergång överlämnades det administrativa ansvaret för hanteringen av offentliga medel för FoI inom sjöfartsområdet till Trafikverket 2017. I en samverkansöverenskommelse mellan myndigheterna är det fastställt hur Sjöfartsverket bidrar med sin domänkunskap i samverkan kring prioritering och uppföljning av FoI tillsammans med Trafikverket inom sjöfartsportföljen.

3.2 Avslutade projekt

EMMA-projektet har syftat till att förbättra inlandssjöfarten till, från och inom Östersjöländerna. Sjöfartsverket deltog som partner i projektet vilket i Sverige drivits av Trafikverket och internationellt av Hamburgs hamn. I Sverige har det tagits fram en fallstudie om sjötransporter på Mälaren samt en sammanställning av dagens flaskhalsar i de inre vattenvägarna (IVV-systemet). Barriärerna för utökad trafik och legala hinder med mera har också studerats. Projektet delfinansierades av the Baltic Sea Region Programme (ERDF) och avslutades 2018-12-31. Slutkonferens har hållits i Bryssel och *policy paper* har levererats.

Sjöfartsverket har deltagit i projektet **GreenPilot**. Inom projektet undersöktes möjligheten att minska miljöpåverkan från sjöfarten genom att använda metanol som bränsle. Projektet genomfördes av Svenskt Marintekniskt Forum, SSPA, ScandiNAOS, Trafikverket och Sjöfartsverket. Det finansierades av Sjöfartsverket, Trafikverket och den internationella branschorganisationen Methanol Institute. Projektet avslutades under 2018, dock kommer en vidareutvecklad metanolmotor (dieselprincip) köras i lotsbåt Pilot 729 under 2018/2019 för vidare utvärdering, då en lotsbåt i operation eventuell kan utrustas med den motortypen.

3.3 Övriga insatser och samarbeten

Sjöfartsverket arbetar aktivt med att utveckla och genomföra Östersjöstrategin. Detta sker genom deltagande i de policyområden (PA) där Sjöfartsverket är aktiva, i första hand området för säkerhet, PA Safe, men även transportområdet, PA Transport. Ett flertal av Sjöfartsverkets projekt har utsetts till flaggskeppsprojekt – projekt som är speciellt viktiga för att genomföra strategin. Några exempel på detta är MONALISA, MONALISA 2.0, FAMOS (två projekt), WINMOS, WINMOS2, EfficienSea2 och STM Validation.

Inom ramen för arbetsgruppen PA Safe deltar Sjöfartsverket dels genom våra flaggskeppsprojekt, men också som backup för och komplement till Transportstyrelsen (TS) som representanter för Sverige. TS står för Sveriges del när det gäller policys och regler, medan Sjöfartsverket och

Kustbevakningen står för den operativa kompetensen. I arbetsgruppen är Sjöfartsverket en av de pådrivande parterna för att konkretisera samarbetet och hitta fler gemensamma projekt.

Sjöfartsverket deltar i ett samarbetsprojekt, med organisationer från Danmark och Norge, om närsjöfart i Öresund, Kattegatt och Skagerak, [NÖKS II](#). I den svenska delen av projektet studeras transporter av dagligvaror mellan Göteborg och köpcentrum i Uddevalla samt Strömstad.

Sjöfartsverket har gjort en kartläggning av vilka Östersjöhamnar som erbjuder sjömansservice. Ungefär 22 hamnar i området har idag någon form av service till sjöfolk. Avsikten med kartläggningen är att den ska kunna ligga till grund för att utvärdera om det bör inledas ett arbete för att utveckla servicen i hela området. Syftet är att bidra till fartygsbesättnings välmående och därigenom öka sjösäkerheten och minska riskerna för miljöpåverkan. Vidare har samarbetet med Finska Sjömansservice förbättrats under 2018. För 2019 planeras ett utökat samarbete med inriktning mot fler motionsaktiviteter. Målet är att öka motionerande och välmående bland sjöfolket och minska risken för olycksfall i arbetet. Genom en kort enkät, riktad till sjömansklubbar i Baltikum och Polen ska vi lära oss mer om den verksamhet som bedrivs där.

Det finns hamnar utmed den svenska Östersjökusten som saknar service till fartygsbesättningar. En fråga som myndigheten har med sig med förhoppningen att tillsammans med andra aktörer kunna förbättra servicen på flera platser.

Det långsiktiga målet inom svensk sjö- och flygräddningstjänst är att ha ett sammanhållet system för räddning av nödställda över land och hav. Inom systemet används samhällets samlade resurser på ett effektivt sätt med utgångspunkt från ett samverkansperspektiv inom den svenska räddningsregionen men även internationellt med grannländerna runt Östersjön. Som ett led i utvecklingen av internationell samverkan, inom den globala sjö- och flygräddningstjänsten, pågår olika aktiviteter. Sverige har tecknat bilaterala överenskommelser med samtliga nio grannstater om samarbete och samverkan utifrån ett gemensamt systemperspektiv. Det omfattar planering och synkronisering av respektive staters nationella förmågor för att kunna fungera tillsammans vid behov och insatser. Ett led i detta är en gemensam viljeinriktning att samverka genom ett gemensamt MRO-koncept (storskalig livräddningsaktion till havs), detta innebär samsyn på procedurer och planering länderna emellan. Sverige deltar aktivt inom internationella SAR fora, bland annat genom att ständigt utveckla IAMSAR-manualen (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue-manual). Dess syfte är att ha effektiva samarbeten och metoder som kan tillämpas på ett likartat och gemensamt sätt av alla de stater som



ratificerat internationella konventioner som syftar till att förebygga, förbereda samt att rädda liv vid uppkomna nödsituationer till sjöss.

Sjöfartsverket har under 2018 fortsatt att lämna underlag till Trafikverket för uppdatering av riksintresset kommunikationer (sjöfart). Arbetet har främst bestått i en översyn av kriterierna för utpekande av farleder och hamnar av riksintresse.

4 Aktuella finansieringskällor

En förutsättning för Sjöfartsverket att kunna delta i konkreta projekt inom Östersjöstrategin är att myndigheten får tillgång till extern finansiering. Sjöfartsverket har därför varit aktivt och relativt framgångsrikt i att söka och få extern finansiering för olika utvecklings- och samverkansprojekt inom ramen för Östersjöstrategin.

EU:s finansieringsprogram behöver som regel toppas upp med nationell motfinansiering. Där har Sjöfartsverket nyttjat såväl offentliga FoI-medel via Trafikverket såsom finansiering från VINNOVA för olika projekt. Det är en utmaning att kunna matcha nationell motfinansiering till de utlysningar som finns inom EU:s finansieringsprogram. Det skulle underlätta och skapa bättre förutsättningar för Sjöfartsverket och andra svenska aktörer att delta i olika EU-projekt om det fanns en mekanism för nationell motfinansiering till exempelvis INTERREG-projekt.

Nedan listas finansieringskällor som är aktuella för myndighetens engagemang inom ramen för EU:s Östersjöstrategi:

- EU:s regionala utvecklingsfonder (Interreg): exempelvis Central Baltic.
- EU:s Connecting Europe Facility (CEF), CEF-Transport
- EU:s forskningsprogram: exempelvis Horizon 2020
- VINNOVA
- Energimyndighetens anslag för forskning och utveckling.
- Nationella medel för FoI inom sjöfartsområdet (genom Trafikverket).
- Trafikverkets anslag för utredning och genomförande av åtgärder i infrastruktur för transporter inom ramen för kommande *Nationell plan för transportsystemet 2018 - 2029*.
- Krisberedskapsanslaget (genom MSB).



5 Nyttan och resultat

5.1 Nyttan och resultat

Nyttan av både pågående och avslutade projekt framgår bland annat av deras syften och resultat, som beskrivs bäst på projektens webbplatser. Länkar till dessa finns i avsnitt 3.

6 Sjöfartsverkets specifika uppgifter

Uppgifter i uppdraget som inte kunnat redovisas under tidigare rubriker, redovisas i detta avsnitt.

Sjöfartsverket ska löpande inom ramen för sitt verksamhetsområde och med utgångspunkt i Näringsdepartementets roll som samordningsansvarig för Policy Area Transport inom EU:s Östersjöstrategi stödja samordnaren för Policy Area Transport.

Det ska Sjöfartsverket göra genom att:

- *bistå samordnaren vid relevanta programutlysningar med utvärdering och förslag till prioritering utifrån områdets mål och handlingsplan, samt*
- *fortlöpande bistå samordnaren i arbetet med att följa framdriften av från området understödda projekt och upprätthålla en aktuell projektdatabas med behövliga/nödvändiga uppgifter.*

Sjöfartsverket har deltagit i subkommittén, som har till uppgift att stötta de svenska ledamöterna i Övervakningskommittén (ÖK) med granskning av ansökningar till Baltic Sea Region (BSR) programmet för att föra fram svenska aspekter på projekten. Myndigheten har under 2018 bidragit till att bedöma projektansökningar inom prioritet 3.3 Maritime safety och 3.4 Shipping och givit ÖK stöd i förhandlingarna vid beslutande möte.