



Datum
2021-03-22

Adress
August Palms Plats 1

Diarienummer
STK-2020-1469

Yttrande

Till
Havs- och
vattenmyndigheten
Box 11 930
404 39 Göteborg

Remiss från Havs- och vattenmyndigheten - Uppdatering av åtgärdsprogrammet för havsmiljön Dnr 2807-20

Sammanfattning

Havs- och vattenmyndigheten har remitterat ett förslag till uppdaterat åtgärdsprogram för havsmiljön och tillhörande miljö- konsekvensutredning. Havs- och vattenmyndigheten ska senast i december 2021 besluta om ett uppdaterat åtgärdsprogram för havsmiljön. Framtagande av åtgärdsprogrammet är sista steget i den sexåriga förvaltningscykeln som i havsmiljö-direktivet beskrivs som den marina strategin. Malmö stad ställer sig överlag positivt till förslagen på uppdatering av åtgärdsprogrammet för Södra Östersjön.

Yttrande

Malmö stad ställer sig överlag positivt till förslagen på uppdatering av åtgärdsprogrammet för Södra Östersjön. I ett flertal av både modifierade och nya åtgärder ska en genomförandeplan tas fram. Malmö stad anser att där det är relevant bör kommuner vara med i framtagandet av dessa för att, dels ge en lokal förankring och förståelse, dels för att säkerställa anpassning till lokala och regionala förhållanden. Exempelvis kommer förslagen som rör hamnar att innebära stora investeringar och det är viktigt att dessa kan genomföras på ett ekonomiskt hållbart sätt.

Malmö stad anser det problematiskt att gränsen mellan Sveriges två förvaltningsområden, Nordsjön och Östersjön, går längs Öresundsbrons sträckning. Gränsdragningen leder till att Malmö stad, som enda kommun i Sverige, hamnar i två förvaltningsområden. Gränsdragningen bedöms inte leda till några omfattande förvaltningsproblem för kommunen men orsakar förvirring då andra gränsdragningar förekommer i andra

sammanhang såsom vattendistriktet inom vattenförvaltningen. Malmö stad önskar därför se en harmonisering av gränsdragningarna mellan statliga myndigheters åtgärdsprogram.

Malmö stad ser gärna att Havs- och vattenmyndigheten kompletterar sin uppdatering så att ett stärkt samarbete blir möjligt för att genomföra relevanta åtgärder i stadens Handlingsplan för framtidens kuststad och vill särskilt lyfta fram följande åtgärder från stadens sida:

Utreda förutsättningar för ett Biosfärsområde (eller motsvarande) som en modell för hållbart brukande av Öresund.

Utreda fler skyddade områden i Malmös havsområde, för bättre förutsättningar för biologisk mångfald i utpekade områden så som grunda bottnar med ålgräsängar, mussel-banker och sockertång, genom till exempel naturreservatsbildning eller andra restriktioner, som fasta ankringsplatser.

Verka för en avgränsning av Havsplanens utredningsområde för koldioxidlagring i Öresunds berggrund och identifiera eventuella målkonflikter med Malmös stadsutveckling och Öresunds Metron mm.

Utveckla möjligheterna som Living Lab för klimatanpassning för att Sverige, Malmö och Greater Copenhagen kan ge för att bli internationellt ledande på utveckling och export av lösningar för klimatanpassning.

Åtgärd ÅPH 15 och 17 syftar båda till att ta fram vägledning för omhändertagande av farliga ämnen och påväxt på fartygsskrov, men där ÅPH 15 fokuserar på kommersiella fartyg och ÅPH 17 på fritidsbåtar. Det sker inte någon skrovrengöring av fartyg inom Copenhagen Malmö Port (CMP) områden idag, och vid eventuella framtida krav anser Malmö stad att det behövs god framförhållning och en successiv implementering för att säkerställa att investeringen kan göras på ett ekonomiskt hållbart sätt.

Malmö stad ser positivt på en vägledning och att få stöd i hur kommunen kan jobba vidare med frågan om att förhindra spridning av Tributyl-tenn (TBT) till havsmiljön från mark och sediment. Det pågår ett visst arbete kopplat till denna åtgärd, dels genom en båtbottnborsttvätt i en av våra småbåtshamnar, dels provtagningar. Stadens arbete med miljöövervakning visar att höga halter av TBT återkommande hittats i sediment i kommunens fritidsbåtshamnar.

Gällande åtgärd ÅPH 19 välkomnas en bättre samverkan kring frågan om förlorade fiskeredskap, dels för att förhindra att fåglar, fiskar och däggdjur kan snärjas in i dem, dels för att förhindra skräp på stränder och havsbotten. Malmö stad fram emot att kommunen kan samverka med Havs- och vattenmyndigheten samt andra berörda aktörer för att vidare utreda och tydliggöra vem som bär ansvar för bärgning och mottagning av förlorade fiskeredskap.

Malmö stad ser positivt på modifieringen av åtgärd ÅPH 27 som även inkluderar andra förvaltningsåtgärder utöver juridiskt skydd för att uppnå god status enligt havsmiljöförordningen. Andra förvaltningsåtgärder kan här vara biotopskyddsområden,

fredningsområden eller områden utpekade inom havsplaneringen där särskild hänsyn ska tas till höga naturvärden (lilla n-områden). Malmö stad förespråkar fler områden med formellt skydd i Malmös havsområde och i förslaget till Miljöprogram för Malmö stad 2021–2030 ingår ett mål om detta. Malmö stad vill dock påtala den påtagliga risken för målkonflikter mellan statliga naturvårdande intressen och kommunala prioriterade infrastruktursatsningar inom kommunens havsområde. Malmö stad vill också i detta sammanhang framföra att det är viktigt att införandet av skyddade områden inte påverkar våra möjligheter att uppföra kustskydd för att hantera problematiken kring havsytans höjning. Det är också viktigt att CMP:s verksamhet inte påverkas negativt, t.ex. inseglingsrännor. Ett skydd får inte heller medföra att vi inte kan göra åtgärder som är positiva för den marina miljön, t.ex. sanering och uppgrundning av hamnbassänger. Det finns även risk för målkonflikt mellan nya marina skyddade områden och Malmös stadsutveckling med framtida infrastruktursatsningar som t.ex. Öresundsmetron till Köpehamn och eventuella utbyggnader i Norra hamnen, Nyhamnen med mera.

Åtgärd ÅPH 51 som syftar till att minimera miljöpåverkan från sjöfart i den marina miljön kan ge möjliga konsekvenser för hamnar, däribland CMP. Om åtgärden medför en lagförändring som innebär att lastrester inte får släppas till Östersjön innebär det att hamnar behöver investera i mottagningsstationer vilket i så fall bör leda till högre hamnavgifter. Antingen skulle de ökade hamnavgifterna drabba endast de fartyg som idag släpper lastresterna till havs. Eller så skulle en kostnadsökning ske för samtliga fartyg om omhändertagandet omfattas av Helcoms system för ”no-special fee”. I det senare fallet skulle kostnadsökningen drabba fler men bli betydligt lägre. Rekommendationen från Transportföretagen är att fartyg med skrubber får betala per mängd. Det går emot ”no special fee”- principen men de andra som valt renare tekniker ska inte behöva betala för de som går på den billigare tjockoljan.

Åtgärd ÅPH 55, aktiv utfasning av tvåtaktsmotorer med förgasare på fritidsbåtar, berör fritidsbåtsägare och kommunen. Genomförandet av åtgärden innebär en aktiv utfasning, med syfte att frivilligt minska användningen av tvåtaktsmotorer. Malmö stad anser att åtgärden kommer innebära vissa kostnader för kommunen för att byta ut, och eventuellt även för hantering av motorerna, men är positiv till åtgärden då tvåtaktare släpper ut flera farliga ämnen direkt i den marina miljön.

Malmö stad är även positiv till den nya föreslagna åtgärden ÅPH 54 som syftar till att minska användningen av biocidinnehållande bottenfärg på fritidsbåtar. I åtgärden ingår en del om att ta fram en vägledning för kommunernas tillsyn av marknadsföring och försäljning av biocidinnehållande båtbottnfärg. Det är en fördel att vägledningen tas fram på nationell nivå och att kustkommunernas tillsynsarbete på så sätt kan harmoniseras.

Malmö stad är positiv till den föreslagna åtgärden ÅPH 58 som syftar till att genomföra ett pilotprojekt kring ekosystembaserad förvaltning på havsområdesnivå. Åtgärdens förväntade resultat är en vägledning om hur ekosystembaserad förvaltning ska implementeras i svenska

havsområden. Malmö stad vill betona vikten av att urvalet av de tre pilotområdena görs med omsorg då förutsättningarna i till exempel Öresund skiljer sig markant mot förhållandena i de tre föreslagna havsområdena Kattegatt, Stockholms skärgård och Bottenviken. Risker är annars stor att den framtagna vägledningen inte går att tillämpa i alla havsområden längs Sveriges kust.

Ordförande

.....
[Förnamn Efternamn]
.....

[Fyll i titel]

.....
[Förnamn Efternamn]
.....

[Här anger du om det finns reservationer/särskilda yttranden]