



Datum
2022-10-18
Vår referens
Linda Hassel
Strateg
linda.hassel@malmö.se

Tjänsteskrivelse

Remiss från Havs- och vattenmyndigheten - Avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning av ändrade havsplaner STK-2022-965

Sammanfattning

Havs- och vattenmyndigheten har remitterat ”Avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning av ändrade havsplaner”. Havspaner visar den mest lämpliga användningen av Sveriges hav och baseras huvudsakligen på förslag som tas fram av Havs- och vattenmyndigheten i en flerårig dialogprocess. Den nya havspaneringsprocessen har för avsikt att möjliggöra ytterligare energiproduktion i havet, från 20-30 TWh till 90 Twh.

Stadskontoret lyfter fram att havet och kusten är en viktig del av Malmö stad och energiförsörjningen är ett prioriterat område att utveckla och därför är stadskontoret, liksom tekniska nämnden och miljönämnden positiv till ambitionen att få fram ett regelverk som innebär effektivare tillståndsprövningar. Stadskontoret föreslår kommunstyrelsens arbetsutskott att godkänna förslag till yttrande.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslås besluta

1. Kommunstyrelsens arbetsutskott godkänner förslag till yttrande och skickar yttrandet till Havs- och vattenmyndigheten.

Beslutsunderlag

- Avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning av ändrade havsplaner
- Remiss från Havs- och vattenmyndigheten -Avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning av ändrade havsplaner
- Följebrev Remiss från Havs- och vattenmyndigheten - Avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning
- Svar från stadsbyggnadskontoret gällande yttrandet
- G-Tjänsteskrivelse KSAU 221024 Remiss från Havs- och vattenmyndigheten - Avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning av ändrade havsplaner
- Förslag till yttrande KSAU 221024
- Remissvar från tekniska nämnden
- Tekniska nämnden beslut 220830 § 206 med Reservation (V)

- Remissvar från miljönämnden
- Miljönämnden beslut 220928 § 161 med Reservation (SD) och Särskilt yttrande (V)

Beslutsplanering

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2022-10-24

Beslutet skickas till

Havs- och vattenmyndigheten

Miljönämnden

Stadsbyggnadsnämnden

Tekniska nämnden

Ärendet

Havs- och vattenmyndigheten har remitterat ”Avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning av ändrade havsplaner”. Havsplaner visar den mest lämpliga användningen av Sveriges hav och baseras huvudsakligen på förslag som tas fram av Havs- och vattenmyndigheten i en flerårig dialogprocess. Den nya havsplaneringsprocessen har för avsikt att möjliggöra ytterligare energiproduktion i havet, från 20-30 TWh till 90 Twh.

Enligt Havs- och vattenmyndighetens följebrev till underlaget för avgränsningssamråd är syftet med samrådet att ge en bild av vilka frågor som den strategiska miljöbedömningen ska fokusera på och med vilken detaljeringsnivå. Som ett led häri vill Havs- och vattenmyndigheten få svar på ett antal frågor under respektive kapitel.

Bakgrund

Riksintresset Malmö hamn

Malmö hamn är av riksintresse för sjöfarten enligt Trafikverkets beslut den 17 november 2010. Riksintresset syftar till att skydda hamnen och säkra de fysiska hamndelarna (kajer, spår, gator etc.) som krävs för att upprätthålla och utveckla hamnens funktion ur ett nationellt perspektiv. I riksintresset ingår även farlederna *231 Malmö redd-Oljehamnen* och *232 Malmö redd-Frihamnen*. Att utveckla hamnarna är vitalt för att hantera ökade godsvolymer till sjöss, såväl inom Europa som med resten av världen.

Corehamn

EU har definierat transportkorridorer där effektiva och miljövänliga transporter ska utvecklas och främjas. I EU:s så kallade Core network (stomnät) ingår 83 strategiskt viktiga hamnar av de ca 1 200 hamnar som finns totalt i Europa. Malmö hamn är en av fem svenska hamnar som är utpekade som Core ports (stomnätshamnar). Dessa hamnar är särskilt prioriterade i etableringen av EU:s gemensamma transportsystem och utgör kärnan i det transeuropeiska transportnätverket (Trans-European Transport Network, TEN-T) bestående av vägar, järnvägar, farleder i inlandsvatten och hav, liksom hamnar och flygplatser med syftet att stärka och underlätta transport av både gods och passagerare inom EU.

Det ska även nämnas att Malmö hamn ligger i direkt anslutning till Malmö godsbangård och är nära länkat till internationella motorvägsnäten kring Malmö. Malmö hamn utgör på så sätt en intermodal transportknutpunkt, där det finns möjlighet till sjö-, spår- och vägtransporter.

Havsplanering och havsplanernas målsättningar

Havsplanerna ska visa den mest lämpliga användningen av havet. Det handlar om att i havsplaner, utifrån ett helhetsperspektiv, ge rumsliga förutsättningar för olika typer av verksamheter eller skydd i havet. Antagna havsplaner ska vara vägledande för annan planering, förvaltning och prövning av projekt. Havsplanering är ett av flera verktyg för staten att styra och påverka verksamheter och miljötillståndet i havet.

Havsplanerna omfattar Sveriges ekonomiska zon och de områden som inte ingår i fastigheter i svenskt territorialhav från en nautisk mil utanför den baslinje som avses i lagen (2017:1272) om Sveriges sjöterritorium och maritima zoner. Miljöbedömningen ska analysera den betydande miljöpåverkan som kan uppkomma till följd av havsplanerna, såväl inom som utanför havsplanområdena, inklusive på land.

Formella krav avseende strategisk miljöbedömning av havsplaner

Havsplaner antas medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. 3 § miljöbalken. Det föreligger därför krav på att genomföra en strategisk miljöbedömning enligt 6 kap. 1–19 §§ miljöbalken. Kraven innebär att även sociala och ekonomiska aspekter behöver inkluderas i en bred bedömning av effekterna.

Ärendet har remitterats till miljönämnden (MN-2022-8064), reservation (SD) och (V); tekniska nämnden (TN-2022-1493), reservation (V) samt stadsbyggnadsnämnden. Stadsbyggnadsnämnden har meddelat att de avstår från att svara på remissen.

Kapitel 2

Avgränsning – generellt

Hur bör alternativ hanteras i havsplaneringen respektive miljöbedömningen?

Om med antagandet att Havs- och vattenmyndigheten menar planalternativ, alltså att Havs- och vattenmyndigheten tar fram alternativa planer för samma geografiska område, så anser miljönämnden att kommande MKB behöver täcka in alla alternativ som presenteras. Detta för att ett alternativ ska kunna väljas.

Havsplanernas vägledning är övergripande och specificerar inte hur användningen av dem kommer utvecklas. Resultat av havsplanernas vägledande funktion bestäms i hög grad av hur de kommer tolkas och tillämpas. En rad antaganden kommer behöva göras om hur privata investeringar, tillstandsprocesser och andra beslut som påverkar användningen av havet kommer utvecklas till följd av havsplanerna. Dessa antaganden kommer var osäkra, fram för allt avseende teknikutveckling för havsbaserad vindkraft. Miljönämnden och tekniska nämnden ställer sig positiva till att Havs- och vattenmyndigheten påpekar vikten av att samtliga antaganden och osäkerheter ska synliggöras i miljökonsekvensbedömningen för att vara transparent med bedömningsresultatets validitet.

Bör miljökonsekvensbeskrivningen avgränsas i tid och rum på ett annat sätt? I så fall hur?

Miljönämnden anser att Havs- och vattenmyndighetens förslag att välja gällande havsplaner som nollalternativ är bra, även om de just antagits. Nollalternativet beskriver förhållandena och miljöns sannolika utveckling om planförslaget inte genomförs, dvs. att nollalternativet utgår ifrån att de havsplaner som regeringen antog i februari 2022 är fullt utbyggda. Det innebär att miljöbedömningen kommer att visa den skillnad som de ändrade planförslagen ger jämfört med de antagna havsplanerna. Tekniska nämnden har förståelse för att en tidsmässig avgränsning behöver

göras men vill vara mycket tydlig med att kommunen anser att gällande planer ska ligga till grund för arbetet dvs att planering på internationell, nationell och regional nivå måste vara ett löpande arbete där det lämnas utrymme för revidering eller att beakta kommande utredningar. Att mållåret är 2040 medför bland annat ett behov av att se förbi delar av den nuvarande klassificeringen i den regionala vattenförvaltningen. Avgränsningen i denna del av miljökonsekvensbeskrivningen bör således vara övergripande och tydlig med att förvaltningsplaner och åtgärdsprogram för de olika vattendistrikten kan komma att ändras innan mållåret.

Vilken detaljeringsnivå bör miljökonsekvensbeskrivningen ha för att göra mest nytta som beslutsunderlag? Exempelvis geografisk upplösning, tematisk inriktning, dokumentets omfattning.

Miljönämnden anser att eftersom det prioriterade syftet med att ta fram nya havsplaner är att möjliggöra för ytterligare vindkraftsområden till havs bör införandet av nya vindkraftsetableringar utförligt konsekvensbeskrivas jämfört med nollalternativet (dvs nu gällande havsplaner). Det är önskvärt att Havs- och vattenmyndigheten undersöker effekterna av respektive nytt föreslaget område och inte applicerar generella ställningstaganden på alla nya områden. Vidare anser miljönämnden att det innebär en risk om framför allt sociala och ekonomiska intressen beaktas ur ett strikt regionalt eller lokalt perspektiv. Då exempelvis en negativ ekonomisk påverkan på Malmö hamn på grund av ändrade havsplaner skulle kunna ge ekonomiska effekter även på nationell nivå med tanke på de nationella och internationella transportleder som ansluter till Malmö hamn.

Tekniska nämnden anser, bland annat mot bakgrund av det som anförs ovan avseende internationella och nationella transportleder, att det är av vikt att havs- och vattenmyndighetens ansats är övergripande och att planerna ses ur ett nationellt och i vissa delar internationellt perspektiv. Det innebär en risk om framför allt sociala och ekonomiska intressen beaktas ur ett strikt regionalt/lokalt perspektiv med tanke på att Malmö hamn är av strategisk betydelse för Sverige samt utgör en del av EU:s gemensamma transportsystem.

Bedömningsgrunder och metod

Metodmässig inriktning

Miljöbedömningen av havsplaneförslagen omfattar identifiering, beskrivning och bedömning av betydande miljöeffekter, kompletterad med en bedömning av ekonomiska och sociala effekter som havsplanernas tillämpning anses kunna medföra. Havs- och vattenmyndigheten kommer därför att använda en metodmässig ansats som består av tre huvudsakliga delar. Första delen är miljöbedömningsdelen, inom vilken havsplanernas effekter för ekosystemen kommer att uppskattas. Andra delen består av en begränsad ekosystemtjänstanalys där resultaten från första delen ska tolkas i termer av effekter på relevanta ekosystemtjänster. De effekter på ekosystemen och ekosystemtjänsterna som havsplanernas vägledning bedöms ha orsakat används i ansatsens tredje del till att uppskatta ekonomiska och sociala effekter för samhället, med särskilt fokus på de maritima sektorerna.

Tekniska nämnden anser att en förutsättning för att använda den metodmässiga ansatsen, främst vad gäller att uppskatta ekonomiska och sociala effekter för samhället, är att Havs- och vattenmyndigheten beaktar de felaktigheter som bedöms föreligga i delar av indelningen av dagens vattenförekomster. Det faktum att vattenförekomster som tidigare var klassade som kraftigt modifierat vatten har ändrats till naturligt vatten, samtidigt som de har bibehållit sin geografiska indelning, har fått en stor påverkan på vattenförekomsternas storlek. Detta gäller bland annat vat-

tenförekomsten Malmö hamnområde som är klassad som naturligt vatten men som är högst begränsad ytmässigt samt påverkad av bland annat utfyllnader.

Tematisk avgränsning

Mot bakgrund av det ovan anförda instämmer tekniska nämnden i det som havs- och vattenmyndigheten anger med avseende på sociala och ekonomiska aspekter, dvs. att det är av stor vikt att det belyses hur planerade förändringarna i miljön påverkar sociala och ekonomiska aspekter. Ett sådant underlag kan ligga till grund för hur berörda kommuner kan kompenseras för negativa effekter på närmiljön.

För att möjliggöra en sådan bedömning fordras bland annat att riksintressen, vattenförekomster och regionala utvecklingsstrategier beaktas. Med anledning härav bör havs- och vattenmyndigheten även överväga att ta in en tematisk avgränsning som avser hamnar och sjöfart, särskilt vad avser hamnar som är utpekade som en viktig del av internationella och nationella transportleder.

Kapitel 4 Kunskapsunderlag

Behöver något lyftas särskilt i arbetet, i synnerhet vad gäller hur andra planer och policyer påverkar avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen?

Miljönämnden meddelar att de inom kort kommer att skicka över underlag till Havs- och vattenmyndigheten där bland annat de lokalt styrande planer och policyer som påverkar beslut kopplat till användningen av Malmös havsområde inkluderas för att synliggöra de målkonflikter som är aktuella i Öresund.

Miljönämnden vill som en övergripande synpunkt understryka att en utbyggnad av lokal havsbaserad vindkraft är viktig för Malmö och Skåne av flera anledningar. Dels för en ökad självförsörjningsgrad på el, dels för säkerställa framtida elbehov, för att Malmö och regionen ska behålla sin konkurrenskraft samt för att kunna genomföra den nödvändiga klimatomställningen. Den globala uppvärmningen är ett av de största hoten mot liv i havet och en övergång från fossil elproduktion till förnybar är en förutsättning för att minimera uppvärmningen. Därför bör olika intressen i Östersjön vägas mot varandra på ett sätt som möjliggör etablering av havsbaserad vindkraft där det är lämpligt. Miljönämnden ser därför positivt på ändrade havsplaner med en ökad vindkraftsetablering till havs. Miljönämnden ser också positivt på Havs- och vattenmyndighetens ambition att de uppdaterade havsplanerna ska möjliggöra mer effektiva tillståndsprövningar för havsbaserad vindkraft framgent genom att skapa en tydligare bild av lämpliga geografiska områden för etablering. För havsbaserad vindkraft har långa tillståndsprocesser gjort att många vindkraftsparker i Sverige inte byggts eller kraftigt försenats.

Riksintresse och andra planeringsdokument

Det faktum att Malmö hamn är av riksintresse samt en utpekad Corehamn måste utgöra en del av kunskapsunderlaget och tillmätas betydelse i samband med miljökonsekvensbeskrivningen för de ändrade havsplanerna.

I denna del ska det bland annat vägas in att svensk sjöfart och svenska hamnar ska ges likvärdiga förutsättningar och möjligheter som hamnar och sjöfart inom andra delar av Europeiska unionen. Tekniska nämnden anser att det särskilt bör nämnas att det inte kan anses vara rimligt att utfyllda hamnar, såsom Malmö hamn, klassificeras som naturligt vatten inom vattenförvaltningen, se vad som anges ovan under avsnittet metodmässig inriktning.

Stadskontorets bedömning

Stadskontoret instämmer i miljönämnden och tekniska nämndens framförda synpunkter. Det är av vikt att en utbyggnad av lokal havsbaserad vindkraft kan prövas likvärdigt och effektivt för Malmös självförsörjning men också för att säkerställa framtida elbehov för att Malmö och regionen ska kunna behålla sin konkurrenskraft. Stadskontoret anser att ambitionen med att uppdaterade havsplaner ska möjliggöra en mer effektiv tillståndsprövning för havsbaserad vindkraft är ett viktigt steg för denna energikälla.

Stadskontoret instämmer i tekniska nämndens yttrande om hamnens betydelse inte bara för regionen utan även nationellt och för unionen. Att även ta med sociala och ekonomiska perspektiv är positivt men också likvärdighetstanken, det vill säga att ärendena ska prövas likartat oavsett geografisk placering. Stadskontoret ser positivt på underlag som belyser hur förändringar i miljö påverkar sociala och ekonomiska aspekter och anser att det är viktigt att se över möjligheterna att kompensera berörda kommuner för negativa effekter på närmiljön. Stadskontoret instämmer också i tekniska nämndens yttrande att det inte är rimligt att utfylla hamnar, såsom Malmö hamn, klassificeras som naturligt vatten inom vattenförvaltningen.

Stadskontoret föreslår kommunstyrelsens arbetsutskott att godkänna förslag till yttrande.

Ansvariga

Micael Nord Näringslivsdirektör
Magdalena Bondeson Sektionschef
Andreas Norbrant Stadsdirektör