

m.miljoprovningsutredningen@regeringskansliet.se
erika.ekman@regeringskansliet.se (kopia)

Sjöfartsverkets remissvar avseende Miljöprovningsutredningens samråd för att uppnå en modernare och mer effektiv miljöprovning

Sjöfartsverket välkomnar samrådet från Miljöprovningsutredningen och önskar skicka med svar på ställda frågor utifrån Sjöfartsverkets huvuduppgift att i egenskap av infrastrukturhållare för farleder svara för farledshållning och vid behov inrätta nya farleder. I uppdraget som infrastrukturhållare ingår att utveckla och hålla farlederna öppna, säkra och i gott skick samt att sköta drift och underhåll av sjösäkerhetsanordningar. Uppdraget innefattar även att vara en samrådspart vilken bevakar sjöfartens intressen rörande tillgänglighet för farleder och sjötrafik.

Mot den bakgrunden har Sjöfartsverket som myndighet två roller i miljöprovningsprocessen, dels i egenskap som samrådspart men även som utförare och verksamhetsutövare. Nedanstående frågorna besvaras utifrån dessa båda perspektiv.

Miljöprovningsutredningens frågeställningar:

1. *Hur hanterar myndigheten eventuella målkonflikter mellan olika allmänna intressen i t.ex. remissförfarandet inom miljöprovningsprocessen?*

Det kan finnas vetskap om målkonflikter när en miljöprovning inleds, men det är vanligt att dessa blir tydligare under samråd och remissförfarande i samband med en miljöprovning.

Målkonflikter hanteras lämpligen genom att verksamhetsutövaren, Sjöfartsverket eller någon annan, så objektivt och sakligt som möjligt beskriver för- och nackdelar med olika åtgärder samt dess konsekvenser för miljön och andra intressenter. Detta underlag utgör sedan grund för beslut där syftet är att underlätta bedömningar där det förekommer målkonflikter.

Målkonflikter relaterade till Sjöfartsverkets ansvarsområde kan vara kopplade till andra riksintressen, intressenter eller miljö. Nedan ges några exempel:

- *Intresset att fartyg ska kunna passera fritt i så väl djup-, bredd och höjdled, kontra behov hos andra trafikslag vid exempelvis brobygge.*
- *En klimatförbättrande åtgärd kan ställas mot behov av skydd för enskilda arter eller naturområden.*
- *Säkerhetshöjande åtgärder kan kollidera med försvarsmaktens intressen.*

Datum
2021-04-12Vår beteckning
21-01026-5

För att underlätta vid målkonflikter i miljöprövningsprocessen skulle det vara önskvärt med en prioriteringslista för vilka åtgärder/intressen inklusive riksintressen som är överordnade utifrån politiska mål i samhället. Denna lista bör även beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. Sjöfartsverkets fokus ligger på att ha ett trafikslagsövergripande synsätt och minimera sjöfartens miljöpåverkan. Detta innebär att hänsyn i viss mån tas till andra intressen, men Sjöfartsverket som expertmyndighet ansvarar inte för att bedöma målkonflikter i dessa fall.

För att underlätta i remissförfarandet är det viktigt att skilja på stort och smått. Remissinstansernas yttrande bör viktas och det av betydelse hanteras fortsatt i processen. Frågor att ta ställning till kan exempelvis gälla: är alla naturvärden lika skyddsvärda oavsett var de är placerade, i en opåverkad omgivning eller inne i ett exploaterat hamnområde?

När Sjöfartsverket bedömer andra allmänna intressen vid t.ex. stadsutbyggnad, naturreservat och samhällsplanering, är verkets roll att tydliggöra hur sjöfarten ser ut samt hur sjöfarten kan komma att påverkas av förslaget/remissen. Huruvida Sjöfartsverket tillstyrker eller avstyrker ett förslag beror på en bedömning av hur stor påverkan förslaget har på sjötrafiken och Sjöfartsverkets verksamhet som infrastrukturhållare för farleder.

2. *Hur skulle myndigheten se på att länsstyrelsens ansvar för att samordna statens olika intressen i miljöprocessen stärks?*

Sjöfartsverket kan se en risk med samordning via länsstyrelserna, då verket upplever att det framförallt är ett regional och lokalt perspektiv som väger tyngre hos länsstyrelser än t.ex. Mark- och miljödomstolen. En samordning skulle, med det i åtanke, kunna leda till att andra samhällsviktiga intressen inte tillgodoses. En åtgärd i en farled eller etablering av vindkraft kan t.ex. störa ett Natura 2000 område under byggprocessen men få positiva följder för miljö, klimat och energiförsörjningen i ett globalt perspektiv. Mot den bakgrunden ser Sjöfartsverket att det kan vara olämpligt att flytta mer ansvar till länsstyrelserna, då ett kortsiktigt och regionalt perspektiv på effekter och konsekvenser riskerar att dominera.

För övrigt ser Sjöfartsverket positivt till att ökad samordning sker av statens intressen, förutsatt att erforderliga resurser finns och att kompetensutveckling sker. Länsstyrelsernas ansvar är i huvudsak regionalt och innebär därför en risk för att regional praxis bildas. Regionala skillnader bör kunna beaktas, men Sjöfartsverket vill framhålla att en nationellt enhetlig hantering av statens intressen bör säkerställas. Sjöfartsverket föreslår att utse ansvariga län, vilka håller ihop prövningar inom olika verksamhetsområden, för att på så sätt effektivisera och nyttiggöra en samlad expertis. Detta skulle medföra en mer enhetlig hantering av likartade ärenden, vilket innebär att osäkerheter samt tidsfördröjning vid handläggning kan undvikas.

3. *Hur fungerar enligt myndighetens erfarenhet samrådet enligt 6 kap. miljöbalken i dag och hur kan det förändras för att bättre fånga upp tidiga synpunkter, så att ansökningarna håller högre kvalitet redan när de lämnas in till prövningsmyndigheten?*

Sjöfartsverket upplever att det idag är en balansgång när i processen samrådet bör ske för att ha ett detaljerat samrådsunderlag med tydliga beskrivningar kontra att det fortfarande finns utrymme för inflytande över projekteringsarbetet och utformningen av åtgärder. Ju tydligare

Datum
2021-04-12Vår beteckning
21-01026-5

samrådsunderlag desto bättre återkoppling går det att få från prövningsinstanserna. Eventuellt skulle prövning av infrastruktur till sjöss kunna utformas mer som övrig transport-infrastruktur, dvs. med en planprövningsprocess, där samråd sker mer löpande under processens gång. Se förslaget utvecklat under nästa fråga

4. *Har ni idéer på konkreta regeländringar i dagens system eller andra synpunkter när det gäller t.ex. tidstjuvar i prövningssystemet som ni vill att utredningen beaktar?*

Processen för att inrätta en allmän farled ser annorlunda ut än processen för motsvarande åtgärder på land. I den fysiska planeringsprocessen för väg, järnväg eller bebyggelse säkerställs att mark får tas i anspråk och den tänkta åtgärden får ett rättsligt skydd på ett tydligare sätt. I och med att anspråken gällande vattenområden ökar, kan det finnas ett behov av att säkerställa rättigheterna kring farleder på motsvarande sätt som på land. Planeringsprocessen för farleder skulle behöva ses över och moderniseras samt anpassas till att vara mer likartad de som gäller för väg- och järnvägsprojekt. Detta då statens infrastrukturprojekt borde kunna hanteras mer enhetligt, oavsett om land eller vatten berörs. En del i den föreslagna översynen gäller farledslagen, vilken Sjöfartsverket har förespråket i tidigare utredningar¹. I farledslagen finns exempelvis kravet på MKB vid avslutning av allmän hamn, vilket innebär att innehavaren av hamnen (vanligen en kommun), åläggs en kostnad såsom förutsättning för att avlysa en allmän hamn. Det kan ifrågasättas om det är ändamålsenligt, då eventuella miljökonsekvenser av att en hamnverksamhet upphör bör innefattas av andra krav på verksamhetsutövare i miljöbalken eller motsvarande lagstiftning.

En annan fråga i detta sammanhang är om det verkligen är rimligt att alla nya farleder som inrättas måste tillåtlighetsprövas hos regeringen. Enligt Sjöfartsverket bör det utredas om lagstiftningen kan ändras så att endast vissa nya farleder kräver tillåtlighetsprövning, i likhet med ordningen för väg- och järnvägsprojekt.

Sammanfattningsvis ser Sjöfartsverket ett behov av att få en bättre samordning hos remiss- och prövande instanser. Även inom samma prövningsinstans kan nya frågeställningar i sena skeden innebära långa ledtider, vilket har stor betydelse för effektiviteten i prövningsprocessen. Med mer resurser hos remissmyndigheter och prövande instanser kan processen effektiviseras. Utöver mer resurser föreslår Sjöfartsverket möjligheten till att samla sakkunskap hos olika specialiserade prövningsmyndigheter för att underlätta handläggningen och prövningsprocessen.

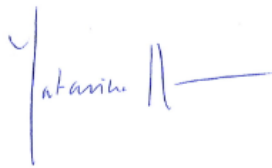
Sjöfartsverket som expertmyndighet inom sjöfartsfrågor fortsätter gärna att ha en dialog inför Miljöprövningsutredningens framtagande av betänkandet som ska lämnas in 15 december 2021.

¹ Bland annat i yttrande avseende Promemorian Vissa farleds och hamnfrågor, Regeringskansliets ärendenummer NM2017/03200/SUBT, Sjöfartsverkets diarienummer 17-04110

Datum
2021-04-12

Vår beteckning
21-01026-5

I handläggningen av detta ärende, som beslutats av generaldirektör Katarina Norén, har enhetschef Maritim samverkan och utveckling Johan Wahlström, verksjurist Ulf Holmgren, enhetschef Maritim utredning och farled Karin Selander, Enhetschef Miljö- och Hållbarhet Sabina Hoppe, miljöspecialisterna Melica Clifford, Ann-Christine Fritzson och Åsa Jansson föredragande, medverkat.



Katarina Norén

Åsa Jansson