



Miljö- och energidepartementet

Yttrande - Miljöbedömningar (Ds 2016:25)

Sjöfartsverket anser att det är viktigt att miljöprövningar kan genomföras på ett effektivt sätt och att det därför positivt att miljöbalkens bestämmelser för miljöbedömningar ses över. Med anledning av förslaget vill Sjöfartsverket framföra följande synpunkter.

Yttrande

MKB-förfarandet avses att förenklas för verksamheter som inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning behöver då inte tas fram, utan ett förenklat underlag ska istället användas.

Förslag till ändringar i 6 kapitlet miljöbalken

Det är positivt att skapa enhetliga och tydliga begrepp kring miljöbedömningar och miljökonsekvensbeskrivningar. Sjöfartsverket har därför inget att erinra mot förslaget att kalla båda processerna för miljöbedömning.

Tillämpningsområde för praktiska miljöbedömningar

Vi ser det som positivt att MKB-förfarandet förenklas för verksamheter som inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Undersökning i frågan om en praktisk miljöbedömning ska göras

Vi tolkar det som att verksamhetsutövaren alltså inte behöver göra en undersökning om denne anser att verksamheten kan medföra betydande miljöpåverkan. Detta innebär även att det första samrådet, undersökningssamrådet, utgår och att endast det senare samrådet, avgränsningssamrådet, ska ske. Detta är positivt, då processen förkortas och länsstyrelsen inte behöver handlägga något formellt beslut om betydande miljöpåverkan, då det redan är avgjort att en praktisk miljöbedömning kommer att göras.

Datum
2016-10-21

Vår beteckning
16-02380-3

Se vidare Sjöfartsverkets synpunkt nedan angående förslag till miljöbedömningsförrordning 9 §.

Samråd och beslut inom ramen för undersökningen

Det föreslås i förslaget att länsstyrelsen så snart som möjligt eller senast inom 90 dagar ska fatta beslut om praktisk miljöbedömning/betydande miljöpåverkan. Detta anser Sjöfartsverket är en orimligt lång tid, och ett skäl till att undvika det förenklade förfarandet.

Beslutsunderlag när miljöpåverkan inte är betydande

Eftersom de som deltog i det undersökningssamrådet ska ges tillfälle att yttra sig över underlagets omfattning, bör det förtydligas, i allmänt råd, handbok eller liknande, att lagstiftaren avser att verksamhetsutövaren ska samråda om detta i samband med undersökningssamrådet. Annars finns risk att lagtexten tolkas så att två samråd behöver ske, ett undersökningssamråd och ett avgränsningssamråd, vilket skulle riskera att förlänga processen i onödan för projekt som inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

En praktisk miljöbedömning - krav på innehåll

MKB-dokumentet vänder sig till allmänhet, myndigheter och beslutsfattare och är ett underlag för prövningen. Samtidigt är det viktigt att dokumentet är tillgängligt och pedagogiskt. Dokumentet bygger på ett antal undersökningar och utredningar som presenteras i särskilda rapporter eller PM. Dessa utgör referensmaterial eller bilagor till MKB:n. Sjöfartsverket anser de prognos- och mätmetoder som används bör redovisas i dessa rapporter/PM och inte i MKB:n, då det skulle göra MKB:n mer svårtillgänglig för läsaren. De som vill och behöver fördjupa sig i de tekniska detaljerna bör hänvisas till att läsa bilaga eller referensunderlag.

Avgränsningssamråd inom ramen för en praktisk miljöbedömning

Sjöfartsverket anser som tidigare skrivits att det är positivt att länsstyrelsen inte längre behöver fatta ett formellt beslut om betydande miljöpåverkan i de fall då det redan avgjorts att en praktisk miljöbedömning kommer att tas fram. Det innebär en tidsbesparing för processen att direkt kunna gå på samråd med det som brukar benämnas en utökad krets.

Redan idag har länsstyrelsen ett ansvar att verka för att miljökonsekvensbeskrivningen får en inriktning och omfattning som behövs för tillståndsprocessen. Tyvärr har Sjöfartsverket erfarenhet att länsstyrelsens synpunkter i flera fall kommer för sent i processen. Länsstyrelsen har ibland till och med nekat att medverka i tidigt skede med hänvisning till att de vill avvakta

Datum
2016-10-21

Vår beteckning
16-02380-3

till det formella samrådet. För processens skull vore det önskvärt med en tidig dialog om avgränsning av utredningar, metodval etc. för att undvika att länsstyrelsen inkommer för sent med synpunkter kring just dessa frågor. Många undersökningar är beroende av att utföras vid rätt tidpunkt under året. För sent inkomna synpunkter kan därför orsaka stora förseningar i projektet.

Förslag till miljöbedömningsförordning

Enligt förslaget så får regeringen meddela föreskrifter om vissa slag av verksamheter eller åtgärder ska eller inte ska antas medföra betydande miljöpåverkan (6 kap 21 § miljöbalken). Detta görs i förslag till miljöbedömningsförordning.

I 9§ miljöbedömningsförordning anges att en verksamhet eller åtgärd ska antas medföra en betydande miljöpåverkan om verksamheten eller åtgärden 3, är en vattenverksamhet med c) muddring i ett miljöriskområde eller för en farled.

Sjöfartsverket undrar om förslaget innebär att all muddring i farled ska antas medföra betydande miljöpåverkan? Avses alla farleder, eller bara allmänna farleder? Spelar det någon roll om syftet är att fördjupa/bredda farleden eller om muddring görs för något annat ändamål än att förbättra framkomlighet för sjöfarten?

Idag hanteras mindre muddringsåtgärder (högst 3000 m²) som anmälningsärenden till länsstyrelsen, enligt 19 § Förordning (1998:1388) om vattenverksamhet m.m.. Det är rimligt att även fortsättningsvis hantera sådana mindre åtgärder som anmälningsärenden vilka inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En ändring skulle innebära negativa konsekvenser för många av Sjöfartsverkets och även externa aktörers mindre projekt, eftersom de då skulle behöva genomgå en omfattande prövningsprocess. Detta kan försvåra och försena processen i t.ex. mindre muddringsprojekt som Sjöfartsverket avser att göra för att öka sjösäkerheten i en farled, eller vid provmuddring inför större kommande projekt där en omfattande miljöprövning ändå kommer att behöva genomföras.

Det bör även förtydligas vad som gäller vid underhållsmuddring. Idag hanteras även underhållsmuddring inom ramen för redan tillståndsgiven vattenverksamhet, varför ingen förnyad miljöprövning krävs och därmed inte heller någon miljöbedömning.

Strategisk miljöbedömning – Bilaga till miljöbedömningsförordning

I bilaga till Förslag till miljöbedömningsförordning anges vilka verksamheter och åtgärder som har betydelse för bedömning av planers och programs miljöpåverkan. Om planen eller programmet anger förutsättningar för sådana

Datum
2016-10-21

Vår beteckning
16-02380-3

verksamheter som anges i bilagan, så kan vissa planer eller program antas medför betydande miljöpåverkan enligt 4 § i ovan nämnda förordning. I punkt 10 anges vissa typer av infrastrukturprojekt.

Sjöfartsverket anser att allmänna farleder kan vara av sådant intresse att de bör finnas med i listan.

I f) anges anläggning av inre vattenvägar. Sjöfartsverket saknar en definition av just inre vattenvägar och dess betydelse i miljöbalken. Transportstyrelsen använder sig också av begreppet inre vattenvägar i sin föreskrift och allmänna råd (TSFS 2014:96) om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, framtagen efter EG-direktiv (2006/87/EG).

Förslag till lag om ändring i lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn

Sjöfartsverket har inget att erinra gällande föreslagna ändringar.

I detta ärende som har avgjorts av Sjöfartsverkets Stf generaldirektör Noomi Eriksson, har deltagit chefsjurist Lisa Lewander samt chefen för infrastrukturenheten Marielle Svan. Ärendet har föredragits av miljöhandläggaren Jenny Grönesjö Norén och nautiska handläggaren Johan Wahlström.



Noomi Eriksson
Stf generaldirektör