

Remissyttrande

Datum 2022-02-28

Dnr 3569-21

Handläggare

Fredrik Lindgren
Havsmiljöenheten
fredrik.lindgren@havochovatten.se

Infrastrukturdepartementet

Yttrande över Remiss Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Sammanfattning

Havs- och vattenmyndigheten (HaV) tillstyrker i princip de havs- och vattenrelaterade satsningar och åtgärder som presenteras i den nationella planen för transportinfrastrukturen.

HaV anser att det är av stort intresse att upprätthålla och utveckla den nationella transportinfrastrukturen, för att möjliggöra och underlätta övergången mot fossilfria transporter. Detta inkluderar de planerade investeringarna i sjöfartsrelaterade åtgärder, anläggande av djuphamn och muddringsåtgärder i Luleå hamn, muddring och förbättring av farleder in till Göteborgs hamn och Södertälje, och utbyte och uppgradering av slussarna i Trollhättan och Södertälje. Dock vill myndigheten påpeka att denna åsikt inte föregår framtida yttranden i miljöprövningsärenden rörande dessa projekt t.ex. muddringsärenden, utan är av mer generell natur. Ett upprätthållande och utveckling av den nationella transportinfrastrukturen möjliggör att andelen av de transporterade godsvolymer som sker till sjöss kan genomföras i samma eller ökad utsträckning som idag. Vilket kan medföra en minskad trängsel av transporter på land och minskad klimatpåverkan. För att uppnå detta är det viktigt att ambitionen inte bara är att öka andelen transporter med gods på köl utan även att säkerhetsställa att de genomförs på ett klimat- och miljöfördelaktigt sätt, det vill säga av långsamtgående fartyg med hög fyllnadsgrad och hög miljöprestanda.

HaV hänvisar också till de av regeringen nyligen beslutande havsplanerna för vägledande underlag inför framtida inrättande och utvidgning av allmänna farleder och hamnar som ansluter till planeringen inom havsplanen. Satsningar på allmänna farleder och hamnar kan bli aktuella för den nationella transportinfrastrukturen.

Havs- och vattenmyndighetens inställning

Generella synpunkter

HaV arbetar för ett bevarande och hållbart nyttjande av våra havs- och vattenområden och för att uppnå god miljöstatus enligt EU:s Havsmiljödirektiv och god ekologisk status enligt EU:s Vattendirektiv. Sveriges akvatiska områden, inte minst våra havsområden, är idag utsatta för negativ påverkan från flertalet stressorer. Detta sammanfattas till exempel i HaV:s bedömning av

miljötilståndet för Nordsjön och Östersjön¹ och visar på att vi inte kommer att nå god miljöstatus för havet inom en överskådlig framtid. Sjöfart är en faktor som bidrar till miljöpåverkan i våra havsområden. Förutom utsläpp av luftemissioner medför sjöfart också utsläpp till vatten som bidrar till miljöproblematik som motverkar målen att uppnå god miljöstatus och god ekologisk status. Exempel på belastningar som sjöfarten bidrar till är övergödning, farliga ämnen, spridning av främmande arter och undervattensbuller. Om staten har ambitioner att öka andelen transporter till sjöss är det viktigt att man också arbetar för att motverka att dessa belastningar inte ökar i den akvatiska miljön, t.ex. genom krav på miljövänliga båtbottenfärger, vattensmorda propelleraxlar för att undvika spill av propellerhylsoljor och att fartygen är designade för att minska genererat undervattensbuller.

Dessutom är det vid genomförandet av de planerade investeringarna i sjöfartrelaterade åtgärder viktigt att dessa genomförs med minimerad påverkan på den akvatiska miljön, t.ex. vid muddringsarbeten. Upprätthållandet av väl fungerande farleder för sjöfarten innebär ett behov av muddringar med regelbundna mellanrum. Vid muddringar uppkommer ett överskott av sediment som till vissa delar ofta är förorenat och som behöver omhändertas på ett sätt som är miljömässigt hållbart. HaV anser att det är av stor vikt att masshanteringen vid infrastrukturprojekt är långsiktigt hållbar, genomförs enligt Best Available Techniques (BAT) och utgår från avfallshierarkin. HaV anser att utgångspunkten borde vara att inte återföra förorenade muddermassor till vattenmiljön, vilket idag ofta är fallet. Myndigheten ser också positivt på satsningen i planen att ersätta Trafikverkets fossildrivna färjor med biodiesel- eller eldrivna färjor. Temporärt ökade kostnader för staten för fossilfritt bränsle eller eldrivna alternativ kan indirekt medföra positiva effekter i samhället, där exempelvis investeringen medför att industri vågar satsa på framställningen av fossilfria bränslen då man vet att det finns en långsiktigt efterfrågan.

Vad gäller planerade miljöåtgärder, inklusive restaureringsåtgärder i sötvatten och kust, är HaV intresserad av att fortsatt delta i arbetet kring dessa. För att kunna förbättra förutsättningarna för biologisk mångfald och ekosystemtjänster, och nå nationella och internationella åtaganden och en funktionell grön infrastruktur, är det viktigt att naturtyper restaureras, nyskapas och återskapas. Myndigheten genomför idag aktivt arbete i akvatiska miljöer med att motverka spridning av främmande arter, att säkerhetsställa ekologiskt skyddsvärda vatten och sanering av förorenade områden. HaV anser att detta är frågor av stor vikt. Dessa miljöåtgärder av säkerhetsställandet av ekologiskt skyddsvärda vatten bör koppla till uppfyllandet av miljö kvalitetsnormer inom vattendirektivet i olika vattenförekomster. Så att åtgärderna kan få så stor verkan som möjligt i den akvatiska miljön. Det framgår inte i förslaget till nationell plan eller den tillkommande miljökonsekvensbeskrivningen² om, vilka och i vilken utsträckning som åtgärder bidrar till målet att uppnå god status inom vattendirektivet. Snarare beskriver miljökonsekvensbeskrivningen i generella drag att gapet för att uppnå god status och de nationella miljömålen kommer öka inom planperioden. Detta anser myndigheten självklart är problematiskt och saknar en strategisk miljökonsekvensbedömning i vilket respektive åtgärd och potentiella positiva och negativa effekter beskrivs. Förhoppningsvis kan detta genomföras i detalj inför de specifika satsningarna i miljöåtgärder och att HaV där kan få tillfälle att ge bedömningar inom myndighetens expertområden.

¹ HaV 2018. Marin strategi för Nordsjön och Östersjön 2018-2023, Bedömning av miljötilstånd och socioekonomisk analys. Havs- och vattenmyndighetens rapport 2018:27.

² Trafikverket 2021. Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. 2021:227.

I förslaget till nationell plan uppgår satsningarna på forskning och innovation till sammanlagt 8,5 miljarder kronor. Satsningar som föreslås är vidmakthållande av väg och järnväg, digitaliseringens påverkan på transportsystemet, plan för fortsatt elektrifiering av tunga transporter på väg och på lämpliga objekt för innovativa lösningar. HaV anser att det också bör inkluderas satsningar på vidmakthållande av farleder och farledsinfrastruktur inklusive muddringstekniker, digitalisering av sjöfart, hamnar och möjligheter att synkronisera och underlätta omlastning av gods från land- till sjötransporter och även inkludera sjöfart i satsningar på elektrifiering. Detta kan inkludera både elektrifiering av sjötransporter och infrastruktur i hamn för att erbjuda möjlighet till laddning och fartygs anslutning till elnätet vid lastning och lossningsoperationer.

Beslut om detta yttrande har fattats av generaldirektören Jakob Granit efter föredragning av utredaren Fredrik Lindgren. I den slutliga handläggningen av ärendet har även avdelningschefen Mats Svensson, biträdande avdelningschef Per Olsson och enhetschefen Mia Dahlström medverkat.

Jakob Granit

Fredrik Lindgren