



Miljö- och energidepartementet  
m.registrator@regeringskansliet.se

## Yttrande gällande Riksintresseutredningens slutbetänkande, Planering och beslut för hållbar utveckling (SOU 2015:99)

### Sammanfattning

Sjöfartsverket anser det viktigt att framtida fysisk planering på samtliga nivåer kan ske på ett effektivt sätt och ser därför i sak positivt på den nu presenterade riksintresseutredningen, men konstaterar samtidigt att föreslagna förändringar innebär en markant försvagning av riksintresset för sjöfartskommunikation.

Sjöfartsverket anser att alternativ lagstiftning för allmänna farleder och fartygsstråk skall övervägas såsom för vägar och järnvägar, i syfte att säkerställa dessa för sjöfarten viktiga stråk långsiktigt med en bibehållen framkomlighet och god sjösäkerhet.

Med anledning av förslaget vill Sjöfartsverket framföra följande synpunkter.

### DEL I Författningsförslag

I förslaget till förändring av 5 § tredje stycket förordning om hushållning med mark- och vattenområden kan läsas "För ett område som omfattas av en havsplan enligt 4 kap. 10 § ska dock länsstyrelsens arbete grundas på planen."

Sjöfartsverket anser att det finns en överhängande risk för att det ursprungliga syftet med riksintresset från ansvariga myndighetens perspektiv blir förfelat i det fall länsstyrelsen inte ska förhålla sig till den ansvariga myndighetens underlag. Enligt förslaget till 3 kap 5 § andra stycket miljöbalken ska havsplaner, precis som översiktsplaner, vara vägledande för tillämpningen av riksintressen, inte ersätta underlagen.

Sjöfartsverket konstaterar vidare att genom ovan förslag görs en skillnad i hur länsstyrelserna ska hantera riksintressen från ansvariga myndigheter beroende på om man befinner sig inom kommunal planering innanför havsplanegränsen eller om man befinner sig i ett havsområde där havsplaner finns, vilket Sjöfartsverket anser särskilt problematiskt.

Datum  
2017-02-13

Vår beteckning  
16-03194-3

Sjöfartsverket har i tidigare yttranden kring havsplanearbetet ställt frågan kring hur områden som omfattas av både kommunala översiktsplaner och nationella havsplaner ska hanteras. I utredningens förslag har Sjöfartsverket inte kunnat finna någon tydlig avgränsning eller prioritering mellan dessa två planeringssätt. Det är Sjöfartsverkets uppfattning att en prioritering mellan kommunala översiktsplaner och havsplaner är nödvändig för att det inte ska uppstå framtida frågeställningar kring hur de olika planeringarna ska tolkas, särskilt i de fall då vägledningen för tillämpning av intressena skiljer sig.

### **DEL III Utvärdering av tillämpningen av 3 och 4 kap. miljöbalken.**

#### **Avsnitt 4.15 Anläggningar för kommunikationer för väg, järnväg, sjöfart och luftfart**

Nuvarande riksintressen för sjöfartskommunikationer är i stort sett samma områden som Sjöfartsverket tog fram 2009 och som sedan har överförts till, och beslutats om, inom Trafikverket 2010-07-02.

Mellan 2010-2017 har några mindre uppdateringar gjorts samt precisering av två allmänna hamnar (Trelleborg och Gävle).

Sjöfartsverket ser att det behöver tillföras, eller genom samverkan med Sjöfartsverket tillförsäkras, mer sjöfartskunskap till Trafikverket för att kunna hantera de frågor som rör riksintresset sjöfartskommunikation, i synnerhet för att tillgodose internationella åtaganden.

Sjöfartsverket efterlyser samtidigt en tydlig roll samt en större samverkan mellan Trafikverket och Sjöfartsverket i det fortlöpande arbetet med att bevaka sjöfartens anspråk för sjöfartskommunikation samt det framtida arbetet med hur kriterier tas fram och hur utpekande av områden görs.

#### **Avsnitt 4.23 Bedömning**

Sjöfartsverket delar Trafikverkets syn att det inte finns något långsiktigt rättsligt skydd för farleder/farledsstråk, på samma sätt som för vägar och järnvägar, annat än i hushållningsreglerna. De allmänna farlederna som beslutats av regeringen har dock enligt Sjöfartsverket ett väsentligt bättre rättsligt skydd än de nu utpekade farledsstråk av riksintresse som löper utmed våra kuster (i territorialhavet samt ekonomisk zon).

Sjöfartsverket har till uppgift att tillhandahålla sjöfarten med framkomliga, tillgängliga och sjösäkra farleder och farledsstråk, men ska även tillgodose internationella åtaganden. Att det inte går att skydda befintliga fartygsstråk rättsligt i ett långsiktigt perspektiv ser vi som problematiskt.

Att den kommande havsplaneringen enligt 4 kap 10§ miljöbalken därtill föreslås bli vägledande för länsstyrelsernas arbete framför riksintressena enligt 3 kap. miljöbalken kan medföra att ansvariga myndigheten Trafikverket (och

Datum  
2017-02-13

Vår beteckning  
16-03194-3

Sjöfartsverket) får det än svårare att hävda sjöfartens behov i den fysiska planeringen, då havsplanerna bygger på en avvägning mellan ett antal riksintressen utifrån en ekosystemansats.

Den internationella sjöfarten och dess infrastruktur har i flera delar en lång tidshorisont, vilket bör beaktas vid den fysiska planeringen. Att bygga upp internationella sjöfartsstråk med en fullgod sjösäkerhetsgrad är en långsiktig process som inte bör kunna omkullkastas av kortsiktigare ställningstaganden.

#### **Avsnitt 6.1.1 Anknuten lagstiftning**

Sjöfartsverket ser att det i de uppräknade lagstiftningar som ligger till grund för bestämmelserna i miljöbalken i allt väsentligt saknas sådan lagstiftning eller konventioner som beaktar Sveriges internationella åtaganden och då primärt inom svensk ekonomisk zon. Av vikt att beakta är FN's havsrättskonvention (UNCLOS), HELCOM, Esbokonventionen samt de regler för sjöfarten som ligger inom International Maritime Organisations (IMO) mandat.

Ovan nämnda internationella åtaganden kan även innehålla delar som är aktuella vad avser utpekande av väsentliga allmänna intressen.

### **DEL IV Översyn av hushållningsbestämmelserna.**

#### **Avsnitt 11.1.3 Annat skydd**

Sjöfartsverket delar utredningens bedömning att områden som bedömts vara av riksintresse inte långsiktigt kan ges ett rättsligt bindande skydd enligt miljöbalken.

Det bör enligt Sjöfartsverket övervägas huruvida allmänna farleder och fartygsstråk (av internationell karaktär) kan skyddas genom annan lagstiftning än nuvarande riksintressen, såsom för vägar och järnvägar, i syfte att säkerställa dessa för sjöfarten viktiga stråk långsiktigt.

De fartygsstråk i territorialhavet samt ekonomisk zon som idag inte utgör allmänna farleder och som till stor del bidrar till att Sverige uppfyller internationella åtaganden enligt exempelvis havsrättskonventionen kan vara exempel på områden av väsentlig allmän betydelse, dock ger inte heller ett sådant utpekande av områdena något rättsligt skydd enligt Sjöfartsverkets tolkning.

Datum  
2017-02-13

Vår beteckning  
16-03194-3

### **Avsnitt 11.6.1 Påtaglig skada**

Enligt förslaget ska begreppet ”påtagligt skada” ersättas med ”att tillgodose”, i 3 kap. 3 § samt 4 kap. 1 § miljöbalken. Förslaget innebär en väsentlig skillnad i begreppets innebörd. Följden kan bli en tolkning som innebär att varje enskilt projekt behöver ta större hänsyn till riksintressen och övriga allmänna intressen än vad som är lagstiftarens intention.

Hur ska situationer hanteras då det finns riksintressen som delvis strider mot varandra?

Exempel: En utbyggnad av farled för ökad kapacitet inom området för riksintresse sjöfartskommunikationer eller av väsentligt allmänt intresse, kan genomföras utan att påtagligt skada andra intressen, t ex naturvård eller friluftsliv.

Att däremot tillgodose övriga riksintressen och väsentligt allmänna intressen i ett sådant projekt kan bli svårt. Det borde gå att hitta andra begrepp för att ersätta ”påtaglig skada”, som inte riskerar att uppfattas som en skärpning.

Ett förslag är ”intresset inte ska motverkas”.

### **Avsnitt 11.6.3 Prövningsordning mellan 3 och 4 kap. miljöbalken**

Sjöfartsverket ser en fara i att föreslagen prövningsordning skapar en rangordning riksintressen emellan vilket inte är önskvärt. Riksintressena enligt 3 och 4 kapitlet miljöbalken bör enligt Sjöfartsverket vara jämställda.

## **DEL V Konsekvenser**

### **Avsnitt 14.5.2 Direkta kostnader för att genomföra utredningens förslag**

Sjöfartsverket ser idag inget behov av genomgripande förändringar i de nuvarande kriterierna för utpekande av riksintresse sjöfartskommunikation, då dessa reviderats i närtid och bedöms väl avvägda i förhållande till behoven. Det kan dock konstateras att ett omfattande arbete ligger framför trafikmyndigheterna vad gäller att ta fram förslag till uppdaterade/preciserade områden.

De riksintressen för sjöfartskommunikationer som 2010 överfördes till Trafikverket är fortfarande till delar opreciserade. Det kan förväntas att arbete behöver utföras av Sjöfartsverket för att ge Trafikverket behövligt underlag för precisering av riksintresset. Detta innebär bl. a att precisera ytor (GIS skikt) i vissa allmänna farleder.

Här önskar Sjöfartsverket en dialog och förtydligande gentemot Trafikverket kring hur detta arbete skall genomföras samt hur framtida ajourhållning ska hanteras.

Datum  
2017-02-13Vår beteckning  
16-03194-3

## Övrigt

På två ställen i slutbetänkandet omnämns "sjöfartslagen" (sid.150 och 581). Det är Trafikverket som hänvisar till detta begrepp men enligt Sjöfartsverket finns inte någon sådan lag.

I detta ärende som har avgjorts av generaldirektören Ann-Catrine Zetterdahl, har deltagit avdelningschefen Noomi Eriksson, verksjuristen Camilla Siljedahl, miljöhandläggaren Jenny Grönesjö Norén samt chefen för infrastrukturenheten Marielle Svan. Ärendet har föredragits av infrastruktursamordnare Johan Eriksson



Ann Catrine Zetterdahl

Johan Eriksson