

Lomma kommuns ståndpunkt:

Lomma kommun motsätter sig klagandes yrkande om ändring.

Kommunens tidigare invändningar kvarstår

- Lomma kommun motsätter sig att vattenverksamheten och utbyggnad av hamnverksamheten inte samprövas i enlighet med Miljöbedömningförordningen 16 § punkt 5. Detta eftersom syftet med utfyllnaden enligt sökanden är hamnverksamhet. Så som gjorts nu är en mycket olämplig hantering då man samtidigt använder hamnens verksamhet som argument för behovet. Samprövning krävs för att en samlad bild av konsekvenserna ska kunna bedömas, särskilt som det rör sig om en miljöfarlig verksamhet som flyttas 20 % närmare Lommas tätort. Därmed kan inte en korrekt lokaliseringsprövning anses vara gjord.

Utfyllnaden syftar till att utöka stadens markområden i Malmö hamn för att där kunna samla hamnanknutna verksamheter, tunga industrier och logistikföretag som kräver stora ytor och skyddsavstånd, liksom att utveckla området som logistikcentrum och mottagare av kryssningsfartyg. Allt detta är verksamheter som får stor påverkan på närliggande områden såväl som havsmiljön.

- Lomma kommun anser att MKB:n inte kan godkännas i nuvarande utformning då den inte i tillräcklig utsträckning hanterar risken som en utbyggnad av hamnverksamheten med tillhörande logistik medför. Detta trots att man hänvisar till hamnens verksamhet som det samhällsekonomiska argumentet för att vattenverksamheten behöver komma till stånd. Inte heller visar man hur hamnens behov motsvarar de 26 hektar som man vill utvidga med. Detta utvecklas vidare nedan i synpunkterna på Malmö kommuns skrivelse. Lomma kommun anser fortsatt att MKB:n inte heller i tillräcklig utsträckning hanterar risken för skador på Natura 2000-habitat och biota samt närliggande Natura 2000-område med avseende på de bottnar som permanent försvinner och de bottnar blir nya påverkansområden till följd av utfyllnad. Den hanterar inte heller risken för förändrade strömförhållanden i Lommabukten till följd av en utfyllnad i kombination med kommande klimatförändring samt den ackumulation som redan idag sker i den inre södra delen och sekundärt därmed påverkan på Natura 2000-habitat.

Återigen måste Lomma kommun påtala vikten av att det pågår en klimatförändring som kommer att förändra förutsättningarna i Öresunds vattenföring. Hur detta kommer att förändras vet vi inte, men att vädersystemen kommer att förändra lågtrycksmönster och flödet mellan salt-, brack- och sötvatten som är det som driver strömmarna i Öresund skulle man redan nu behöva problematisera och ta höjd för. Även här spelar försiktighetsprincipen in. Det behöver också synliggöras att det inte enbart handlar om Natura 2000-områdena utan även om Natura 2000-habitaten samt dess arter. Fortsatt saknas också en bedömning samt beskrivning över Natura 2000-arter, naturtyper och habitat för hela området satt i sitt sammanhang. Bedömningen behöver tydliggöra koppling/avgränsning till Natura 2000-naturtyper och habitat och inte utgå från administrativa gränser.

I det fall då tillstånd ändå ges kvarstår följande synpunkter från tidigare skede:

- Lomma kommun anser att fem år efter arbetstidens utgång är en för kort tid för att anmäla oförutsedd skada. För att kunna följa upp en eventuell skada bör tiden sättas till 10 år.
- Lomma kommun vänder sig mot att sätta ett begränsningsvärde för grumling till 50 mg/l över bakgrundsivån. Halter över 20 mg/l över bakgrundsivån orsakar skada på ekosystemnivå.

I ansökan har man valt ett villkor om 50 mg/l utan att ange under vilken tidsperiod detta får lov att ske. Man kan inte heller redovisa på vilket sätt ackumuleringen av grumlande partiklar sker i bottensubstraten över tid. När plymen/ strömmen byter riktning grumlas åter botten upp och skada sker då på levande organismer. Samtidigt är då detta något som pågår under flera månader och en paus på ett par dagar kan vara behjälpligt men den totala tiden som organismen riskerar att utsättas för höga grumlingsnivåer blir sammantaget mycket lång och betydligt längre än två veckor. Denna påverkansackumulering måste man naturligtvis ta med i beräkningen.

I kunskapssammanställningen från Sveriges lantbruksuniversitet¹ redovisas tydligt vilka gränsdragningar och hänsyn som behöver tas för att suspenderat material inte ska ha bestående påverkan på fisk- och skaldjursbestånd. Om grumlingen pågår i längre tid än två veckor bör inte 20 mg/l överstigas. Här säger man också att "speciellt ålgräsängar, som är ett viktigt habitat för många fiskar, klarar inte mer än 15 mg/l suspenderat material under längre perioder". Därför behöver ansökan ta tydligare hänsyn och redovisa försiktighetsmått för att inte överskrida 15mg/l suspenderat material.

¹Martin Karlsson, Patrik Kraufvelin & Örjan Östman (2020) Kunskapssammanställning om effekter på fisk och skaldjur av muddring och dumpning i akvatiska miljöer. En syntes av grumlingens dos och varaktighet. Aqua reports 2020:1. Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för akvatiska resurser, Drottningholm Lysekil Öregrund. 73 s.

Specifika synpunkter på nytillkommet underlag

För läsbarhetens skull används samma punktbenämningar som används i Malmö kommuns skrivelse via ombud (daterat 2022-06-23) där så är relevant. Kursiverad stil är sökandens text.

Hydromorfologisk påverkan

6.25

Beträffande kvalitetsfaktorn hydrografiska villkor har den mest detaljerade och kompletta modelleringsmetodiken använts för att prediktera framtida påverkan i berörd vattenförekomst. Utredningen påvisar att varken vattenutbytet i övergångszonen eller sötvattenflödet från land kommer att påverkas av den ansökta verksamheten. Detta innebär att varken strömningsförhållanden eller vågregim kommer att förändras på grund av ansökt utfyllnad.

Slutsatsen ovan hänvisar till en modell kan inte ses som ett faktum, enbart ett antagande. Man kan inte med säkerhet säga att ingen förändring av strömningsförhållanden kommer att ske när inte ens klimatförändringens scenarion går att prediktera i de senaste modellerna. Därmed kan försiktighetsprincipen vara relevant i denna fråga.

6.30

Bedömningen av ansökt verksamhet är att den innebär en hydromorfologisk förändring men att det inte uppstår någon försämring av kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd eller de underliggande

parametrarna (i) det grunda vattenområdets morfologi, (ii) bottensubstrat och sedimentdynamik i kustvatten och (iii) Bottenstrukturer.

6.31

I Figur 1, Bilaga 1, framgår i rött det område som vattenmyndigheten bedömt redan utgör påverkad yta avseende parametern Bottenstrukturer. Parametern Bottenstrukturer är i dagsläget påverkad till 83 % i vattenförekomsten och är därmed klassificerad som dålig vid en bedömning mot HVMFS 2019:25.

6.32

Ansökt utfyllnad omfattar till ytan ca 8 % av vattenförekomstens yta. Dessa 8 % är i sin helhet lokaliserade inom det rödmarkerade området, dvs. inom område som redan utgör påverkad bottenstruktur.

6.33

Försämringsförbudet ska tillämpas utifrån vattnets faktiska kvalitet vid tiden för provning.¹⁰ Utifrån ovan redovisade förhållanden kan därmed konstateras att den ansökta utfyllnaden inte förändrar förutsättningarna för parametern Bottenstrukturer. Detta eftersom utfyllnaden i sin helhet berör redan påverkad bottenstruktur, innebärande att ingen tillkommande påverkan på parametern uppkommer till följd av den ansökta verksamheten. Det innebär i sin tur att parametern bottenstruktur även efter ansökt utfyllnad kommer att ha en påverkansgrad på 83 %, dvs. en oförändrad status, i förhållande till dagsläget.

Utan att kunna avgöra exakt hur området är utformat i förhållande till ”påverkad bottenstruktur” så är det osäkert om detta stämmer vid en ytlig kartjämförelse utifrån det underlag Lomma kommun haft att tillgå.

Kartan från ursprunglig ansökan ses nedan i figur 1.



Figur 1. Ur ursprunglig ansökan Fastigheten Hamnen 22:164 är markerad med turkos överlagring. Det ansökta utfyllnadsområdet utgör delar av vattenområdet för DP 5625, markerad med gul överlagring nordväst i figuren. Karta från Malmö kommuns kartverktyg.

Nedanstående figur 2 är hämtad ur Swecos utredning Bilaga 1 (där markerad som figur 1).



Figur 2 Den planerade utfyllnaden ingår helt och hållet i redan påverkad yta (rött).

Påverkan på biologi

3.3

Vidare måste beaktas att den ansökta utfyllnaden inte har någon påverkan på vattenförekomstens biologi. I detta avseende strider Domen mot praxis som anger att; i fråga om en stödjande hydromorfologisk kvalitetsfaktor krävs en reell inverkan på biologin i den aktuella vattenförekomsten för att en förändring inom den sämsta klassen ska anses utgöra en otillåten försämring.

I det resonemang som följer glömmar man att en utfyllnad permanent omöjliggör utveckling av områdets marina ekosystem. Inte enbart på grund av själva utfyllnaden där hela biotopen försvinner, utan påverkansområdet ökar i omfattning då sträckan utfylld kust ökar med slänter och påverkad bottenstruktur utanför det utfyllda området.

6.48

Slutsatsen att det avseende hamnverksamhet saknas koppling mellan hydromorfologisk störning och bedömd biologi framgår också av Vattenmyndigheternas och länsstyrelsernas egen analys, se Bilaga 3.17 Nämligen att det för kustvatten saknas en tydlig koppling mellan hydromorfologisk påverkan och biologiska kvalitetsfaktorer. I analysen framgår även att tillförlitligheten i statusklassningen av vattenförekomster som är påverkade av sjöfart, tex. hamnar, generellt är låg. Något konstaterat samband mellan hydromorfologisk påverkan och påverkan på vattenmiljöns biologi har således inte kunnat påvisas ens inom vattenförvaltningen.

Här förs ett resonemang som man inte kan finna stöd i Bilaga 3 för trots hänvisningen. Det är tydligt att man från myndigheternas sida avser att en koppling mellan befintlig hydromorfologisk påverkan och biologin är svår att visa vilket är logiskt då man inte kan jämföra med ett "före"-tillstånd.

7.99

Beträffande den ansökta utfyllnadens konsekvenser på marin flora och fauna framgår av ansökningshandlingarna att ansökt utfyllnad medför viss förlust av ålgräshabitat, och på grund härav viss förlust av habitat för Köpenhamns musslan.

Så är det och därför är det felaktigt att påstå att det inte finns någon negativ påverkan på biologin. En reell påverkan är naturligtvis att habitat försvinner.

Ålgräsängar är en globalt hotad biotop som har minskat kraftigt de senaste 50 åren. I Bohuslän har ålgräsens utbredning minskat i genomsnitt med cirka 60 % sedan 1980-talet, på vissa platser upp till 90 %. Även om åtgärder har minskat övergödningen av Västerhavet och vattenkvaliteten har förbättrats i många kustområden, har det inte skett en generell återhämtning av ålgräs. Anledningen till den stora tillbakagången är förändring av den fysiska miljön med utskuggning av ålgräs på grund av exploatering och annan fysisk störning, grumling eller påväxt, där vissa av dessa faktorer även har sin grund i överfiske. På detta sätt är Öresund som område unikt då trålförbud infördes på 1930-talet vilket ger ålgräsängarna särskilt goda förutsättningar till fortsatt utveckling jämfört med andra havsområden.

Avgränsning vattenförekomst

5.4

Som en följd av förklaringen som KMV är vattenförekomsten Malmö hamnområde arealmässigt avgränsat med hänsyn till hamnverksamheten. Därmed utgör vattenförekomsten en mycket begränsad kustförekomst på 5 km². Vattenförekomstens avgränsning och inverkan på förutsättningarna att bedriva utökad hamnverksamhet i Malmö hamnområde utvecklas nedan under rubrik 6.54.

Utan att ha grävt djupare i formalia kring utpekande av vattenförekomsterna, så ter sig utredningen (Bilaga 1) som resonemanget grundar sig på, ha glömt skillnaderna mellan baslinjernas utpekande längs Sveriges kust och hur dessa få bäring på olika gränsdragningar och juridiska förhållanden. I just Öresund utgår man från en baslinje vid lågvattenpunkter (sk normala baslinjer) vilket i sin tur får påverkan på sjöterritoriets gräns. Detta skiljer sig markant från förhållandena i t ex Halmstad varför jämförelsen blir irrelevant. Se t ex [Havsgränser \(sjofartsverket.se\)](https://www.sjofartsverket.se) samt deras kartvisare [Kartvisare Fyren \(sjofartsverket.se\)](https://www.kartvisare.fyren.se). Samtidigt speglar det just det faktum att Öresund är ett vatten där det är trångt och där många intressen ska samsas och detta avspeglar sig också i problematiken kring att hamnen behöver förhålla sig till en annan verklighet än många andra hamnar i Sverige något som kan vara en nackdel men även en fördel ur ett utvecklingsperspektiv där man skulle kunna profilera sig på ett unikt sätt.

Klimatåtgärder

7.41

Om utfyllnaden inte genomförs och Mellersta hamnen fortsätter nyttjas på det sätt som sker idag innebär det, utöver det som anges ovan, även en begränsad möjlighet att anlägga kustskydd mellan Mellersta hamnen och Västra hamnen. Detta skulle försvåra möjligheten att översvämningssäkra centrala Malmö. Under hösten 2022 avser Malmö kommun att intensifiera detta arbete genom tillsättandet av en arbetsgrupp som bl.a. arbetar mera detaljerat med frågan om lokalisering och utformning av erforderligt kustskydd.

Detta är en nytillkommen åtgärd och borde inte ingå i denna prövning. Trots det kan man åter notera att det inte går att utläsa varför det skulle krävas en utfyllnad för att genomföra klimatanpassningsåtgärder.

Hamnverksamheten

7.18

Utifrån Trafikverkets prognoser från år 2017 till år 2040 bedöms Malmö hamn få en hög tillväxt avseende godsolymer, från cirka 8,3 miljoner ton år 2017 till cirka 13,5 miljoner ton år 2040, motsvarande en relativ ökning med 63 %.³⁶ Även om prognosen är en begränsning jämfört med i

målet tidigare refererad prognos så är ökningen fortsatt av stor betydelse och fordrar ökad kapacitet och effektivitet i Malmö hamn. För att kunna möta det behov som förväntas uppstå, behöver Kommunen och hamnoperatören Copenhagen Malmö Port AB ("CMP") arbeta såväl med att effektivisera hanteringen inom befintliga ytor som att till skapa nya ytor. Beaktat arbetstiden för en utfyllnad som den ansökta, är 2040 ingen orimlig prognoshorisont. Den aktuella utfyllnaden bedöms ta i storleksordningen 10 år att färdigställa och färdigställande av de nya landområdena bedöms ta ytterligare cirka 10 år i anspråk.³⁷ Vidare kommer det att fordras tillstånd att bedriva hamnverksamhet enligt 9 kap. miljöbalken inom de tillskapade ytorna.

I Bilaga 4 skrivs även att "De större fartygens betydligt större lastvolym leder till toppar i hamnaktiviteten och skapar risk för trängsel i hamnområdena och i transportförbindelserna till övrig landinfrastruktur."

Lomma kommun vill åter upprepa några viktiga ståndpunkter från tidigare yttranden. Om hamnens godsvolymer ska öka på det sätt som sökanden anger, hur ska då godset förflyttas därifrån? Den angränsande infrastrukturen både avseende väg och järnväg är redan idag överbelastad och frågan om förflyttning av ökande mängder gods på järnväg i regionen inte löst. Detta faller då åter tillbaka på resonemanget om behovet. Om hamnens inkommande gods blir en ny flaskhals så saknas en analys om hur det ska förflyttas vidare för att ge en helhetsbild kring verklig kapacitet i verksamheten.

Det är inte heller en självklar en miljövinna med överflyttning från väg till sjö och järnväg². I tidigare beräkningar kring detta har effektivisering och teknikutveckling av vägburet gods ej ingått.

² Modal shift for an environmental lift? Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI. Rapport 7003 (2021)

3.7

För det fall Mark- och miljööverdomstolen inte delar Kommunens bedömning menar Kommunen att samtliga kriterier i undantaget 4 kap. 12 § p 1-3 VFF är uppfyllda.

- *Punkten 1: Kommunen anser att behovet av att utveckla hamnverksamheten/hamnanknuten verksamhet respektive stadsutvecklingen inte endast tillsammans, utan även var för sig, uppfyller kraven för vad som får anses vara ett allmänintresse av större vikt.*

- *Punkten 2: En absolut förutsättning för att hamnverksamheten och den hamnanknutna verksamheten ska kunna vidareutvecklas och effektiviseras är havsnära läge. Vidare är det inte möjligt att, som mark- och miljödomstolen skriver, omdana markanvändningen inom Mellersta hamnen och/eller Norra*

hamnen då nuvarande ytor inte är tillräckliga. För att kunna ta emot en ökad mängd gods, ta in större fartyg, effektivisera logistiken inom hamnområdet samt vidareutveckla intermodala trafiklösningar till år 2050 är det nödvändigt att tillgodose att det finns tillgång till erforderliga ytor i anslutning till det befintliga hamnområdet i Malmö hamn.

7.35

Kommunen och svenska staten har ett ansvar för att säkerställa att Malmö hamn kan fortsätta utvecklas och hantera framtida godsmängder och större fartyg så att hamnverksamheten inte utgör en flaskhals i de stora godstransportstråken. Satsningen på Norra hamnen skapar goda förutsättningar för en positiv utveckling för hamn, näringsliv och arbetsmarknad både i Malmö och regionen. Nuvarande ytor i hamnområdet bedöms, som ovan nämnts, inte som tillräckliga för att

säkerställa tillräcklig kapacitet för Malmö hamn till år 2050, varför utfyllnaden om ca 24 ha i Norra hamnen är en nödvändig åtgärd.⁴⁶

⁴⁶ Bilaga 4 (avsnitt 3.5).

Slutsatserna ovan grundar sig på Bilaga 4 "PM Malmö hamns utveckling". I detta PM radas en hel del argument upp kring betydelsen av Malmö hamns utvecklingsmöjligheter och de förändringar som hamnverksamhet generellt står inför. Dock går inga av argumenten att koppla till själva utfyllnaden. Tvärtom visar kartvyer i PM:et att ytan som försvinner på grund av exploatering för bostäder i stort sett motsvarar ytan för utfyllnaden (se t ex Figur 9 i Bilaga 4). Därmed faller åter argumentet om att utfyllnaden behövs på grund av behov av ytor. Man säger också att det behövs större djup för fartyg, men detta kan omöjligt ha att göra med själva utfyllnaden då det idag finns stora ytor att ta i anspråk i den nordvästra delen av Norra hamnen för den typen av verksamhet. Angående logistiklösningar, förflyttningssvägar och effektivisering så finns det inget som talar för en utfyllnad i argumentationen. Det är längre sträcka att köra från planerad utfyllnad än från området där bostäder planeras, järnväg finns på båda platser, en bro är redan beslutad för att binda samman områdena och den utveckling i form av elektrifiering mm, som man säger kommer att krävas, hindras inte av att en utfyllnad inte kommer till stånd. Med andra ord är det fortfarande tydligt att utfyllnaden sker för att bygga en ny stadsdel, något som inte kräver havsnära läge och därför inte heller uppfyller kriteriet för undantag enligt 4 kap. 12 § p 1-3 VFF.