

Mark- och miljödomstolen
Växjö tingsrätt
Box 81
351 03 Växjö

Malmö den 10 februari 2020

**ANSÖKAN OM TILLSTÅND ENLIGT 9 KAP. OCH 11 KAP.
MILJÖBALKEN ANGÅENDE BL.A. UTFYLLNAD AV NORRA HAMNEN,
MALMÖ KOMMUN**

Sökande: Malmö kommun, fastighet- och gatukontoret
205 80 Malmö

Ombud: Advokat Erica Nobel
Advokat Elisabeth Werner
Advokatfirman Delphi
Nordenskiöldsgatan 11 A
211 19 Malmö
Tel: 040-660 79 00
E-post: erica.nobel@delphi.se / elisabeth.werner@delphi.se

Saken: Ansökan om tillstånd enligt 9 kap. och 11 kap. miljöbalken till
utfyllnad av vattenområde inom del av fastigheten Hamnen
22:164 samt inom del av allmänt vattenområde, Malmö
kommun

1. Yrkanden

Malmö kommun ("Sökanden") yrkar

- att mark- och miljödomstolen beviljar Sökanden tillstånd till vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken avseende utfyllnad, bestående i anläggande av vall inom vilken utfyllnad av massor sedermera kommer att ske upp till nivåer mellan + 3 m och + 5 m (RH2000). Utfyllnaden ska ske inom ett till ytan cirka 236 000 m² stort vattenområde inom del av fastigheten Malmö Hamnen 22:164 och del av allmänt vattenområdet i direkt anslutning därtill, enligt Bilaga A1, samt
- att mark- och miljödomstolen beviljar Sökanden tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken avseende lagring, som en del av att samla in, högst 50 000 ton utfyllnadsmassor vid ett och samma tillfälle inom de områden som är markerade på karta i Bilaga A2, (verksamhetskod 90.30, 29 kap. 48 § MPF).

Sökanden yrkar vidare att mark- och miljödomstolen

- fastställer att arbetena ska vara utförda inom tio år efter domen vunnit laga kraft,
- fastställer tiden för anmälan om oförutsedd skada till fem år efter den fastslagna arbetstidens utgång,
- fastställer fiskeavgift, som en engångsavgift, för främjande av uppväxtområde för fisk inom Öresund till följd av förlorat ålgräsområde. Avgiften om 380 000 kr ska erläggas till Havs- och vattenmyndigheten senast när tillståndet tas i anspråk och användas till fiskefrämjande åtgärder i Öresund,
- godkänner i målet upprättad miljökonsekvensbeskrivning ("MKB"), Bilaga B, samt
- fastställer villkor i enlighet med Sökandens förslag, se avsnitt 14.1.

2. Administrativ information

2.1 Malmö kommun

| | |
|----------------------|--|
| Sökanden: | Malmö kommun |
| Organisationsnummer: | 212000-1124 |
| Adress: | Fastighets- och gatukontoret 205 80 Malmö |
| Kontaktperson: | Lars Brinte |
| Telefon/e-post: | 040-34 17 74/lars.brinte@malmo.se |

2.2 Aktförvarare

Som aktförvarare föreslås arkivarie på gatu- och fastighetskontoret på Malmö kommun f.n. Monica Wramner, August Palms plats 1, tel. nr: 040-34 17 02. Tillståndsansökan finns även på Malmö kommuns hemsida <https://malo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Stadsplanering-strategier/Planeringsunderlag/Malmos-vatten.html>.

3. Rådighet

- 3.1 Utfyllnad kommer utföras inom fastigheten Hamnen 22:164 samt inom allmänt vattenområde utan fastighetsbeteckning, beläget i direkt anslutning till Hamnen 22:164, se Figur 4.2 och Figur 4.3 i MKB Bilaga B.
- 3.2 Sökanden äger fastigheten Hamnen 22:164 som berörs av vattenverksamheten och har således erforderlig rådighet över denna fastighet, enligt 2 kap. 2 § lag (1998:812) om särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.
- 3.3 Vidare har Kammarkollegiet medgivit Sökanden tillstånd att använda allmänt vattenområde, se Bilaga A3.

4. Syftet med planerad utfyllnad och bakgrund

- 4.1 **Inledning**
- 4.2 Malmö hamn är idag Skandinavians största hamn för import av bilar och här distribueras olja globalt. Förutom rena hamnfunktioner, är hamnområdet verksamhetsområde för flera andra viktiga samhällsfunktioner. Här finns bl.a. avloppsreningsverket Sjölanda. Vidare ligger ett fjärrvärmeverk i hamnen, liksom viktiga återvinningsverksamheter för både privatpersoner och industrier.
- 4.3 Malmö kommun arbetar för att samla hamnberoende logistik- och industriverksamheter till Norra hamnen, som är en del av Malmö hamn. I Norra hamnen är endast hamnanknuten verksamhet tillåten. Hamnbolaget Copenhagen Malmö Port AB:s ("CMP") hamnverksamhet, och den hamnanknutna industriverksamheten, har behov av större ytor och att de utfyllda ytorna ska nyttjas för att främja fortsatt utveckling av Malmö hamnområde och Malmö Industrial Park i Norra Hamnen. Kommunen planerar därför att till skapa etableringsytor genom utfyllnad av det aktuella vattenområdet i anslutning till det befintliga hamnområdet. Den detaljplan som är under framtagande för området begränsar verksamheterna i det tillskapade området till att omfatta "Industri med hamnanknuten verksamhet" (J1), "Hamn" (V) eller "Vindkraftverk" (E1). Ansökt utfyllnad främjar därmed en utvidgning av sjötransporterna vilket

kommer att ta bort vägbunden trafik och därmed få en direkt miljönytta.

- 4.4 Maritim transport står för cirka 90 % av världens samlade gods- och varutransporter, och Östersjöregionen står för cirka 15 % av de globala maritima transporterna. CMP som driver hamnarna i Malmö och Köpenhamn har, med sitt läge på den maritima farleden mellan Östersjön och Västerhavet samt närheten till stora marknader och bra infrastruktur, goda förutsättningar att utgöra ett regionalt trimodalt nav som länkar samman land- och sjötransporter i Östersjöregionen.
- 4.5 Det finns en stark och genomgående politisk vilja att stärka sjöfarten. Samtliga politiska nivåer med relevans för finansiering och planering av ny infrastruktur (EU, Sverige, Region Skåne och Malmö hamn) pekar på Malmö hamns strategiska betydelse. FN har också belyst sjöfartens betydelse och FN-organet International Maritime Organization (IMO) beskriver hur sjöfarten ska bidra till FN:s globala hållbarhetsmål¹.
- 4.6 Av EU-kommissionens *White Paper on Transport* från år 2011² framgår att som ett av tio mål fastställs att mer än 50 % av godstransporter över 300 km ska flyttas från väg till järnväg eller sjöfart till år 2050. EU-kommissionen konstaterar att hamnar spelar en betydande roll som logistikcentra och att de kräver effektiva förbindelser med omlandet. Att utveckla hamnarna är vitalt för att hantera ökade godsvolymer till sjöss, såväl inom Europa som med resten av världen.
- 4.7 EU har definierat transportkorridorer, där effektiva och miljövänliga transporter ska utvecklas och främjas. I EU:s så kallade Core network (stomnät) ingår 83 strategiskt viktiga hamnar av de ca 1 200 hamnar som finns totalt i Europa³. Malmö hamn är en av fem svenska hamnar som är utpekade som Core ports (stomnätshamnar). Dessa hamnar är särskilt prioriterade i etableringen av EU:s gemensamma transportsystem och utgör kärnan i det transeuropeiska transportnätverket (Trans-European Transport Network, TEN-T) bestående av vägar, järnvägar, farleder i inlandsvatten och hav, liksom hamnar och flygplatser med syftet att stärka och underlätta transport av både gods och passagerare inom EU⁴. TEN-T ska vara implementerat till år 2030. Malmö hamn är även av strategisk betydelse

¹ International Maritime Organization, 2015.

² European Commission DG Mobility and Transport, 2011.

³ European Sea Ports Organization, 2018.

⁴ European Commission, 2019.

för Sverige. Under 2018 presenterade regeringen ny nationell strategi för godstransporter⁵.

- 4.8 Norra hamnen och Malmö hamn ligger i direkt anslutning till Malmö godsbangård och är nära länkat till internationella motorvägsnäten kring Malmö, och utgör på så sätt en så kallad trimodal transport-knutpunkt, där möjlighet till sjö-, spår- och vägtransporter finns.
- 4.9 De fem svenska hamnar som EU pekat ut som Core-hamnar hör till de hamnar som är av störst strategisk betydelse för Sverige och svenskt näringsliv.
- 4.10 Sedan Norra hamnen började fyllas ut i början av 1980-talet har stora delar av den befintliga ytan fallit från som möjlig verksamhetsyta för hamnanknuten verksamhet, till följd av fynd av skyddade arter. Samtidigt växer Malmö kommuns centrala delar norrut och tar delar av den nuvarande Malmö hamn (Nyhamnen) i anspråk för blandad stadsbebyggelse (kontor, bostäder etc.). Utöver att faktisk yta omvandlas till annan markanvändning, medför bullerkrav kopplade till den nya markanvändningen begräsningar för verksamheten inom de omkringliggande hamnområdena. Den nu ansökta utfyllnaden syftar dels till att kompensera för dessa områden, men även till att möjliggöra hanteringen av de ökade godsvolymer som förväntas uppstå i Malmö hamn framöver. Ytan på 236 000 m² bedöms vara rimlig i relation till att den dels ska ersätta de beskrivna åtgärderna i Nyhamnen, dels ska skapa förutsättningar för att kunna ta in ökade godsvolymer till Malmö hamn.
- 4.11 Trafikverket ser över och bedömer utvecklingen i svenska hamnar. Från år 2014 till år 2040 bedöms Malmö hamn få en hög tillväxt avseende godsvolymer, från cirka 7,2 miljoner ton år 2014 till cirka 16,7 miljoner ton år 2040, motsvarande en relativ ökning med 131 %⁶. För att kunna möta det behov som förväntas uppstå, kommer Malmö kommun och CMP behöva arbeta med hur befintliga ytor utnyttjas på ett effektivt sätt såväl som att tillskapa nya ytor. Beaktat arbetstiden för en utfyllnad som den ansökta, år 2040 ingen orimligt lång 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.
- 4.12 **Ansökta åtgärder**
- 4.13 Malmö kommun ansöker om tillstånd att fylla ut ett cirka 236 000 m² stort vattenområde till nivåer mellan + 3 m och + 5 m (RH2000) inom del av fastigheten Hamnen 22:164 och del av allmänt vatten-

⁵ Näringsdepartementet, 2018.

⁶ Trafikverket, 2018.

området i direkt anslutning till Hamnen 22:164. Verksamhetsområdet är lokaliserat i kustvattnet väst och nordväst om befintliga Norra hamnen.



Figur 1. 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.

- 4.14 Som nämnts ovan syftar utfyllnaden till att säkra tillräckligt stora markområden i Malmö hamn för att kunna samla hamnanknutna verksamheter, tunga industrier och logistikföretag som kräver stora ytor och skyddsavstånd, liksom att utveckla området som logistikcentrum. Utfyllnaden möjliggör även etablering av vindkraft på land inom området (det finns ingen tidplan för eventuell etablering av vindkraftverk i det aktuella området, men frågan om antal verk är utredd). Projektet är en del av omvandlingsstrategin för andra delar av Malmö hamn, från hamnverksamhet till blandad bebyggelse.
- 4.15 En mer detaljerad teknisk beskrivning av den ansökta verksamheten presenteras i avsnitt 6 i MKB och teknisk beskrivning ("TB"), Bilaga B.

5. Tidigare och övriga tillstånd

- 5.1 Sedan tidigare har Malmö kommun beviljats tillstånd till olika vattenverksamheter inom och i anslutning till fastigheten Hamnen 22:164. De tillstånd som fortfarande gäller listas nedan. I denna del ska det nämnas att det i Malmö, på samma sätt som i många andra storstäder, råder brist på plats för byggnation av såväl bostäder som kontor och industri. Inflyttningen till storstäderna är konstant och

urbaniseringen ställer höga krav på ny bebyggelse. Nu ansökt verksamhet är därmed en del i en strategi som avser utbyggnad av bostäder och lokaler i centrala Malmö samt en successiv utflyttning av CMP:s hamnverksamhet och hamnrelaterad industri till bl.a. Norra hamnen. Många av de nedan redovisade tillstånden har således varit deletapper i strategin att tillskapa ytor för bostäder men även att kunna utöka hamnrelaterad industriell verksamheten och sjötransporter.

- Förlängd genomförandetid (arbetstid) gällande vattenverksamhet på fastigheten Hamnen 22:164, utfyllnad av Norra hamnen (M 3290-03), dom från mark- och miljödomstolen den 11 mars 2013, mål nr M 3846-12.
- Förlängd genomförandetid (arbetstid) gällande vattenverksamhet på fastigheten Hamnen 22:164, muddring och byggnation av kaj i Norra Hamnen (M 3296-07), dom från mark- och miljödomstolen den 9 november 2018, mål nr M 3318-18.
- Tillstånd till utfyllnad av vattenområde på del av fastigheterna Hamnen 22:163 och 22:164 (Bassäng 3), dom från Mark- och miljööverdomstolen den 30 januari 2017, mål nr M 5593-16, och dom från mark- och miljödomstolen den 23 maj 2016, mål nr M 2686-15.
- Tillstånd att bedriva vattenverksamhet på fastigheten Hamnen 22:163 (Oljehamnen), dom från mark- och miljödomstolen den 23 maj 2016, mål nr M 2651-15.
- Tillstånd till utfyllnad av vattenområde på del av fastigheterna Hamnen 22:163 och 22:164 (Oljesjön), dom från mark- och miljödomstolen den 23 maj 2016, mål nr M 2687-15.
- Tillstånd för vattenverksamhet på fastigheten Hamnen 22:164 (Industrihamnsrännan, f.d. småbåtshamnen), dom från mark- och miljödomstolen den 20 februari 2014, mål nr M 328-13.

5.2 I hamnområdet bedrivs även hamnverksamhet där CMP är verksamhetsutövare. För hamnverksamheten finns tillstånd från Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen Skåne län⁷.

⁷ Tillstånd enligt miljöbalken till hamn, beslut den 19 juni 2008, Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen Skåne län, dnr. 551-35636-04, 1280-75-001. Dom mål nr M 2092-08 den 16 juni 2009 miljödomstolen Växjö tingsrätt.

6. Höjder

- 6.1 I den del ansökningshandlingarna eller dess bilagor anger höjder avses Rikets Höjdsystem 2000 (RH2000). I Bilaga A1 finns karta med koordinatsatta fixpunkter.

7. Planförhållanden

- 7.1 För mer ingående beskrivning av befintliga plan- och fastighetsförhållanden hänvisas till Bilaga B, avsnitt 8. Sammanfattningsvis kan det konstateras att de ansökta åtgärderna inte står i strid med gällande detaljplaner eller översiktsplan.

8. Nuläge och nollalternativ

- 8.1 Nollalternativet innebär att ansökt verksamhet inte kommer till stånd, det vill säga att vattenområdet som berörs av den ansökta verksamheten inte fylls ut.
- 8.2 I nollalternativet utvidgas inte Norra hamnens markområden, och den fortsatta utvecklingen av Norra hamnen som ett logistiskt centrum i regionen enligt Malmö kommuns gällande översiktsplan kommer inte till stånd. Befintliga landområden i Malmö hamn är inte tillräckligt stora för att täcka stadens behov av mark för hamnanknuten tung industri och industri med risk- och skyddszoner och hantera de förväntade godsvolymer i Malmö hamn. Nollalternativ innebär därmed, i förlängningen, att utflyttning av kontor och bostäder till Nyhamnen inte kan fortgå som planerat.⁸

9. Lokalisering och alternativ lokalisering samt lösning m.m.

- 9.1 Malmö hamn är det enda område utmed Malmös kustlinje, som utgör ett större hamn- och verksamhetsområde, och som av den anledningen är aktuellt för en utbyggnad. Alla befintliga logistiklösningar av efterfrågad typ är knutna till detta område och området är utpekad i stadens översiktsplan för den aktuella verksamheten.
- 9.2 Som alternativ till huvudalternativets lokalisering, har även möjligheten att utöka hamn- och verksamhetsområdet i Norra hamnen norrut studerats (se alternativ 2 i Figur 5-1, Bilaga B).
- 9.3 Huvudalternativet har främst valts med anledning av att:
- Huvudalternativet inte stör befintliga farlederna 231 Malmö redd-Oljehamnen och 232 Malmö redd-Frihamnen (Figur 4-2 i

⁸ Se Fördjupad översiktsplan för Nyhamnen, april 2019, https://malmo.se/download/18.486b3990169a51c37f81efc8/1556807078751/%C3%96P_Nyhamnen_low_res.pdf

MKB), medan den alternativa lokaliseringen riskerar att störa den norra farleden 231 Malmö redd-Oljehamnen, som är av riksintresse för kommunikation.

- Huvudalternativet inte stör befintlig kaj (Swede Harbour) med tillhörande hamndelar längs den norra kuststräckan av Norra hamnen (Figur 4-3 i MKB), som är av riksintresse för hamnverksamhet (Länsstyrelsen i Skåne län, 2011a), medan den alternativa lokaliseringen riskerar att störa dessa funktioner.
- Huvudalternativet ligger längre ifrån Natura 2000-områdena och naturreservaten i Lommabukten, och medför en mindre hydraulisk påverkan på dessa områden och generellt, än vad alternativ lokalisering bedöms göra.

9.4 **Alternativ utformning och genomförande**

9.5 Alternativa utformningar och genomförande i form av avskärmning med kofferdamm och avskärmning med jordvall och spont har utretts. Dessa alternativ har dock avfärdats eftersom de bedömts vara sämre än det valda alternativet, ur kostnads- och miljöperspektiv. Bland annat skulle större materialåtgång av spont behövas vid alternativ utformning, vilket skulle medföra stora kostnader samt att spontarbetet i sig är dyrare än tippning. För utförligare alternativ redovisning avseende utformning och genomförande hänvisas till avsnitt 5.3.2 i MKB, Bilaga B.

10. **Utfyllnadsmaterial**

10.1 **Kvalitet**

10.2 För att säkerställa att tillkommande massor inte är skadliga för miljön på platsen, inte bidrar till oacceptabel spridning av föroreningar till ytvattenrecipient och inte är skadliga för människors hälsa inom utfyllnaden har Sweco Environment AB på uppdrag av Sökanden tagit fram haltkriterier för den ansökta utfyllnaden, se Bilaga B3.

10.3 Totalt kommer cirka 3 000 000 m³ fyllnadsmassor att åtgå, varav cirka 300 000 – 600 000 m³ åtgår till vallen och cirka 2 400 000 – 2 700 000 m³ åtgår till den successiva utfyllnaden av den av vallen tillskapade bassängen.

10.4 Då det inte är känt vilka massor som kommer finnas tillgängliga och kan användas för utfyllnaden har ett antal antaganden avseende massornas kvalitet behövt göras.

10.5 Utgångspunkten har varit att massorna till stor del kommer utgöras av lermorän samt att de kan komma att hämtas från olika exploate-

ringsprojekt i regionen. Projektet kommer t.ex. att medföra möjlighet till avsättning av massor från regionala projekt med massöverskott, såsom Trafikverkets järnvägsprojekt Lund-Arlöv, fyra spår. Trafikverket och Malmö kommun har slutit ett intentionsavtal om att Malmö kommun ska ta emot 600 000 – 800 000 m³ massor från detta projekt.

- 10.6 Oberoende av vilka regionala projekt som massorna kommer ifrån, få de inte användas om halterna av någon parameter överskrider av Sweco Environment AB framtagna haltkriterier. De faktiska halterna i de massor som används för utfyllnaden kommer således att understiga de framtagna haltkriterierna.
- 10.7 Haltkriterier har tagits fram för parametrar som bedöms vara vanligt förekommande i massor som kan komma att tillföras vid utfyllnaden samt parametrar som kan vara av extra intresse för bedömning av konsekvenser: 13 metaller, oljekolväten (alifatiska, aromatiska och polycykliska aromatiska kolväten) samt PCB och TBT. Haltkriterierna har tagits fram med Naturvårdsverkets beräkningsverktyg för riktvärden för förorenad mark. De har beräknats utifrån platsspecifika förutsättningar och identifierade skyddsobjekt och syftar till att säkerställa att tillkommande massor inte är skadliga för miljön på platsen, inte bidrar till oacceptabel spridning av föroreningar till ytvatten och sediment samt inte är skadliga för människors hälsa.
- 10.8 Sökanden har som en försiktighetsåtgärd valt att begränsa framtagna haltkriterier för de massor som används för anläggande av vallen så att de inte överstiger klass 4 i bedömningsgrunderna för marina sediment. För metaller används klassgränser enligt Naturvårdsverkets rapport 4914 och för organiska ämnen SGU:s rapport 2017:12.
- 10.9 Generellt förväntas massor med lägre föroreningsnivå än motsvarande haltkriterierna användas vid utfyllnaden, då lermorän från anläggnings- och infrastrukturprojekt erfarenhetsmässigt innehåller låga föroreningshalter.
- 10.10 Utfyllnad med avsedda massor innebär ett effektivt nyttjande av resurser i samhället. Malmö ligger i en region där det pågår utbyggnad av infrastruktur samt stora byggprojekt i övrigt. Vid dessa typer av projekt uppkommer användbara massor som behöver tas om hand. Det mest resursoptimala är att ta vara på massorna för exempelvis anläggningsändamål inom ett närliggande område till uppkomstplatsen. På så sätt hushålls det med naturresurser och koldioxidutsläpp reduceras med hänsyn till korta transportsträckor. Den ansökta utfyllnaden kommer även att innebära att mark frigörs för att bygga bostäder, vilket är förenligt med Boverkets krav på en

byggtakt om 700 000 nya bostäder till år 2025 (se Boverkets rapport 2018:24 "Behov av nya bostäder år 2018-2025").

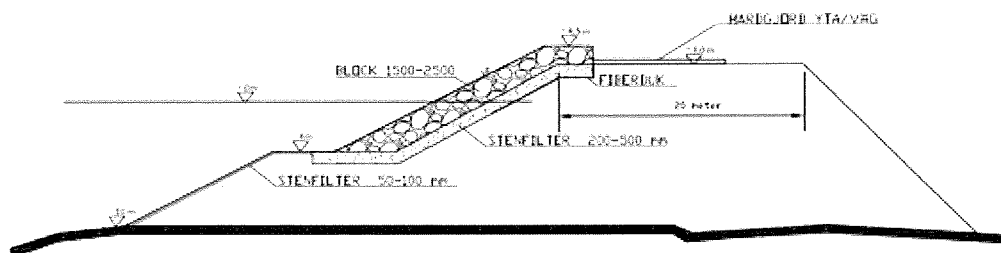
- 10.11 Sammantaget innebär det planerade tillvägagångssättet vid ansökt verksamhet att det uppstår cirkulära flöden av massor. Detta är i enlighet med gällande principer om hushållning och avfallstrappan och innebär betydande miljömässiga och ekonomiska fördelar jämfört med att använda jungfruliga massor.
- 10.12 **Transporter**
- 10.13 Ansökt utfyllnad av Norra hamnen kommer att kräva i storleksordningen 3 000 000 m³ fyllnadsmassor totalt. Fyllnadsmassornas densitet uppskattas vara 1.8 ton/m³, vilket betyder att det krävs ca 5-5,4 miljoner ton massor för utfyllnaden. Detta motsvarar cirka 150 000 tur- och returer med lastbil mellan utfyllnadsplatsen och den plats där fyllnadsmassorna hämtas totalt sett över en tioårsperiod. Detta motsvarar ca 75 transporter per dag, givet att transporter sker ca 200 dagar per år i 10 år.
- 10.14 Betydande miljömässiga vinster kan göras om transporterna minimeras genom användning av överskottsmassor från olika projekt i närområdet. Malmö kommun anser således att överskottsmassor från närområdet bör användas i samband med den ansökta verksamheten, så länge haltnivåerna uppfyller de krav som ställs. Ett sådant resursutnyttjande är dels miljömässigt motiverat genom god hushållning, dels mindre kostsamt.
- 10.15 För mer information hänvisas till avsnitt 6.4 i MKB, Bilaga B.

11. Teknisk beskrivning

- 11.1 En mer detaljerad teknisk beskrivning av den ansökta verksamheten presenteras i avsnitt 6 i MKB, Bilaga B.
- 11.2 Slutgiltig projektering av ansökta åtgärder beror på faktorer som i dagsläget inte är möjliga att fullt ut beskriva. Exempel på sådana faktorer är t.ex. tillgängliga massors specifika egenskaper vid tiden för utförandet. Genomförandet kommer dock i alla relevanta delar att överensstämma med vad som anges i föreliggande MKB och TB.
- 11.3 Arbetet kommer att inledas med att utfyllnadsområdet skärmis av från kringliggande vattenområde genom anläggande av en vall. Syftet med vallen är att fortsatt utfyllnadsarbete ska kunna ske i ett område skyddat från öppet hav. Detta medför mindre våg- och vattenrörelser vid den fortsatta utfyllnaden samt att grumlingsrisken minimeras under merparten av utfyllnadsarbetet. Avskärmning bedöms ske med en tät vall, eftersom det anses vara det tekniskt lättaste och billigaste alternativet. I vallens sydöstra anslutning mot

den befintliga kajkanten kommer en öppning i vallen att tillskapas, för att möjliggöra in- och utsegling till den bassäng som tillskapas genom vallen. En siltgardin eller motsvarande skyddsåtgärd kommer att placeras i vallens öppning. Syftet med siltgardinen eller motsvarande skyddsåtgärd är att minimera spridning av suspenderat material från bassängen till öppet hav.

- 11.4 Vallen kommer att anläggas genom ändtippning. Metoden innebär att tippning av massor görs direkt från befintlig kajkant ner i vattnet. I takt med att nya massor påförs kommer vallen att växa upp ur vattnet och så småningom kunna användas som väg för arbetsfordon att nå längre ut och fortsätta tippningsarbetet. Metoden medför att fyllnadsarbetet hela tiden kan göras från land, vilket generellt sett är tekniskt lättare och därmed snabbare och billigare. Metoden är väl beprövad från tidigare utfyllnadsarbeten i Norra hamnen.
- 11.5 För att vallen ska vara tät krävs ett finkornigt material med låg vattengenomsläpplighet. Vallen kommer att anläggas med landmassor. Det mest resurseffektiva bedöms vara att anlägga hela vallen i lermorän eftersom det är vad tillgängliga fyllnadsmassor huvudsakligen bedöms utgöras av.
- 11.6 Finkornigt material är erosionskänsligt, och för att säkerställa att vallen inte spolats bort kommer erosionsskydd löpande att anläggas. Erosionsskyddet omfattar stenskonning mellan nivåerna cirka -4 m och +4,5 m samt stenfilter på djup större än -4 m. Metoden är väl beprövad från tidigare utfyllnadsarbeten i Norra hamnen.
- 11.7 Som skyddsåtgärd avser Malmö kommun anlägga erosionsskydd längs med hela vallens utsida. Sökanden har bedömt att vattenströmmarna utgör en begränsad risk för erosion på vallen. Däremot kan vågorna medföra att risken ökar. Den största vågkraften uppstår när vågen bryter, vilket sker nära vattenytan. Vågkrafterna längre ner under ytan kan jämföras med strömmar, som växlar riktning. I enlighet med försiktighetsprincipen har Malmö kommun valt att anlägga erosionsskydd även på större djup, trots att risken bedöms som liten. Erosionsskyddet kommer även att innebära mindre risk för spridning av föroreningar genom erosion av sediment.
- 11.8 I Figur 2 nedan beskrivs en sektion av hur vallen kommer att se ut i genomskärning. Vallen kommer att vara cirka 1 800 m lång.



Figur 2. Principiell vallsektion. Den vänstra slänten är ut mot Öresund medan den högra slänten är in mot det område som avskärmas av vallen.

- 11.9 Sista steget i utfyllnadsarbetet kommer att vara en successiv utfyllnad av den bassäng som tillskapats genom anläggande av vallen. Cirka 2 400 000 – 2 700 000 m³ fyllnadsmassor beräknas åtgå till den successiva utfyllnaden av bassängen. Massorna för den successiva utfyllnaden kan utgöras av både land- och havsbaserade massor. Det bedöms som osannolikt att hela massvolymen skulle finnas tillgänglig vid ett och samma tillfälle. Utfyllnaden kommer därför att göras gradvis i takt med att massor finns att tillgå. Fyllnaden kommer huvudsakligen att ske genom ändtippning. Viss utfyllnad kan komma att ske genom bottenutömmade pråm i händelse av att massor finns tillgängliga via denna transportväg. Ur miljöhanseende bedöms det inte vara avgörande vilken metodik som tillämpas. Samma krav på massornas föroreningsinnehåll kommer att ställas, oavsett metodik.
- 11.10 Utfyllnaden avses utföras i vatten (innanför vallen) för att undvika risk för bottenuppträckning, vilket skulle kunna uppstå om området töms på vatten innanför den täta vallen.

12. Miljökonsekvenser/Omgivningspåverkan

- 12.1 **Påverkan på vattenmiljön**
- 12.2 Marin flora och fauna
- 12.3 En marinbiologisk undersökning har genomförts och sammanfattas kort nedan. För mer djupgående information hänvisas till avsnitt 13.2.1 i MKB, Bilaga B.
- 12.4 Ålgräs har påträffats i begränsad omfattning på de grundare delarna i områdets södra och norra delar. Områdets bottenmorfologi är till största del olämplig för ålgräs. Hög exponeringsgrad, där bottendjupet snabbt ökar med avståndet från land och grovt substrat i de grundare delarna gör området mindre lämpligt för ålgräsetablering. En uppskattning, baserad på den genomförda marinbiologiska fältundersökningen, ger att ålgräsängarna inom utfyllnadsområdena motsvarar en yta på i storleksordningen 0,03 km². Norr om det aktuella området ligger Lommabukten, där mycket stora arealer täcks

av friska ålgräsbestånd ut till 8 m djup. Lommabuktens ålgräsängar sträcker sig upp till Barsebäck och upptar en yta på i storleksordningen 20 – 25 km².

- 12.5 Utfyllnad av det planerade området innebär habitatförlust för de observerade ålgräsängarna i området. Ålgräsängarnas yta inom utfyllnadsområdet är förhållandevis liten.
- 12.6 I området påträffades även köpenhamnsmussla (*Parvicardium hauriense*). Arten är rödlistad och klassas av artdatabanken som *sårbar*, då dess utbredningsområde är begränsat. Arten anses enligt artdatabanken endast förekomma i södra Öresund, där den dock är tämligen vanlig. Undersökningar i norra Hanöbukten och västra Blekinge har visat att köpenhamnsmusslan är talrik i flera områden i denna region, vilket tyder på att arten har flera utbredningsområden. Detta minskar den faktiska sårbarheten för arten. I södra Öresund är arten allmän till talrik i förekommande ålgräsbestånd.
- 12.7 Utfyllnad av det planerade området skulle innebära habitatförlust för köpenhamnsmusslorna i utfyllnadsområdet. Den mängd köpenhamnsmusslor som kan finnas i det undersökta området utgör en mycket begränsad del av bestånden i närområdet.
- 12.8 Allmänt förekommer kommersiella fiskarter såsom torsk, skrubbskädda, öring och abborre i området. Av dessa arter kan endast skrubbskäddan betraktas som någorlunda stationär. Området är påverkat av mänsklig aktivitet framför allt i form av sjöfart in och ut ur Malmö hamn, med bullerstörning som följd. Fiskeförbud råder inom det aktuella utfyllnadsområdet, vilket är en fördel för fisk som förekommer i området. Undersökningsområdet, vilket utsatts och kommer att utsättas för förhållandevis stark påverkan från mänskliga aktiviteter, kan inte anses ha högt naturvärde med avseende på fiskförekomst. Vidare bör habitatförlusten vid en utfyllnad inte ge negativa effekter på fiskbestånden i närliggande områden.
- 12.9 Sammantaget påverkar ansökt verksamhet de ytor av ålgräsängar som finns inom ansökt verksamhetsområde, liksom de köpenhamnsmusslor som finns i området och som företrädesvis bebor ålgräsängarna. Området som påverkas är begränsat jämfört med ålgräsängar i närområdet, exempelvis Lundåkrabukten, Lommabukten och i Höllviken. Mängden köpenhamnsmusslor som kan finnas i det undersökta området utgör en mycket begränsad andel av bestånden i dessa områden. Det bedöms således inte ske någon betydande påverkan på ålgräs eller köpenhamnsmussla på beståndsnivå.

- 12.10 Grumling, överlagring och sedimenthalter
- 12.11 Under anläggning av ansökt vall, i samband med tippning av fyllnadsmassor, kommer det att förekomma ett visst spill av fyllnadsmaterial. Spillet kommer huvudsakligen bestå av finkornigt material, som kommer att suspendera i vattnet en tid för att slutligen sedimentera på havsbotten. Vattenmiljön påverkas negativt av höga halter av suspenderat material (grumling) såväl som av överlagring vid partiklarnas sedimentation.
- 12.12 Hur stort område som kan förväntas påverkas beror på hur snabbt partiklarna sjunker, och sjunkhastigheten är beroende av partiklarnas kornstorlek. Större partiklar sjunker snabbare, och kommer därmed inte sprida sig lika långt bort från utfyllnadsområdet som finare partiklar. De allra finaste partiklarna (exempelvis lerpartiklar) utgör kohesionsmaterial, vilket innebär att de kan bilda större aggregat som sjunker snabbare än vad enskilda partiklar skulle göra.
- 12.13 Konservativa beräkningar har gjorts avseende maximala halter suspenderat material som uppstår i samband med tippning av fyllnadsmassor under anläggandet av vallen. Beräkningarna visar sammantaget att det största avståndet från utfyllnadsområdet där halter på 50 mg/l över bakgrundshalterna uppkommer, är 130 meter. 50 mg/l har använts som utgångspunkt för beräkningarna då det är en begränsningshalt som är ett vanligt förekommande villkor i domar avseende utfyllnad, muddring och andra grumlande verksamheter. Halterna är momentana, vilket innebär att de endast förväntas uppstå under kortare perioder.
- 12.14 Ansökt verksamhet bedöms därmed ha temporär effekt med avseende på grumling och endast lokalt i närområdet av den ansökta verksamheten. Det suspenderade materialet som uppstår vid tippningen av fyllnadsmassor kommer transporteras med havsströmmarna och slutligen sedimentera på havsbotten.
- 12.15 Konservativa beräkningar av tjockleken och utbredningen av sedimenterade massor visar att ett lager som överstiger en tjocklek på 1 cm kommer förekomma maximalt 250 m utanför utfyllnadsområdet, i detta fall i riktning mot öppet vatten. Sedimentlager med liknande tjocklek beräknas dessutom bildas i hela området precis söder om utfyllnaden, fram till den befintliga pirarmen, vid strömningsförhållanden som motsvarar att utfyllnaden är färdigställd.
- 12.16 Tunnare lager av sedimenterat material beräknas kunna återfinnas längre bort från utfyllnadsområdet. Enligt beräkningar kan lager som överstiger 1 mm i tjocklek förekomma inom ett avstånd av cirka 4 km i sydvästlig riktning samt 2 km norrut sett från utfyllnadsområdet. Sedimentlagrets utbredning in mot Lommabuktens inre delar beräknas inte vara signifikant. Detta beror delvis på den

strömvmirvel som stundvis uppstår inne i bukten, vilken förhindrar vattnet med suspenderat material att röra sig i den riktningen.

- 12.17 Strömningsförhållanden
- 12.18 Den färdigställda utfyllnaden kommer att ha en viss påverkan på de lokala strömningsmönstren och hastigheterna kring Norra hamnen då vattnet inte längre kan följa samma väg som tidigare. Medelhastigheten vid ytan i utfyllnadens närhet beräknas sänkas med några cm/s i sydvästlig-nordostlig riktning. Medelhastigheten vid botten beräknas öka något, främst sydväst om utfyllnaden.
- 12.19 Vidare kan en generell sänkning av medelhastigheten i utfyllnadens närområde noteras, parallellt med hamnområdets yttersta delar. Resultatet är förväntat då utfyllnaden stoppar de strömmar som tidigare gick parallellt med dagens strandlinje. Hastighetspåverkans utbredning följer därmed den huvudsakliga riktningarna hos havsströmmarna, som oftast rör sig i sydvästlig eller nordostlig riktning förbi utfyllnadsområdet. Den största påverkan på medelhastigheten uppstår närmast utfyllnaden.
- 12.20 Utfyllnaden kommer även att påverka medelhastigheten vid botten. Det sker främst en generell ökning av medelhastigheten i området sydväst om utfyllnaden. Ökningen av bottenhastigheten beror bland annat på att vattnet inte kan röra sig samma väg som tidigare. Vattnet som kommer in i området mellan utfyllnaden och den befintliga pirarmen söder om denna kommer tvingas ner mot botten, vilket kommer att skapa en starkare bottenström med något högre hastighet än tidigare. Medelhastigheterna vid botten påverkas inom ett mer begränsat område än det som är påverkat vid ytan.
- 12.21 Eventuella effekter av ansökta verksamheter på storskaliga strömningsförhållanden och omsättningen i Lommabukten har också analyserats. Förloppen för de två undersökta scenarierna (nuvarande strömningsförhållanden och strömningsförhållanden givet ansökt utfyllnad) är väldigt lika, vilket tyder på att utfyllnaden inte kommer att påverka omsättningen i Lommabukten. För att få en helhetsbild av eventuell påverkan på uppehållstiden i Lommabukten gjordes även en jämförelse av spädningen av vattnet från Höje å i Lommabukten. Tidsserierna för Höje ås spädning, med och utan utfyllnaden, visar ingen signifikant skillnad. De två simuleringarna ger tillsammans bilden av att omsättningen i Lommabukten inte påverkas av utfyllnaden.
- 12.22 Sammanfattningsvis bedöms ansökt verksamhet inte påverka storskaliga strömningsmönster eller vattenomsättningen i Lommabukten.

12.23 Påverkan på luft

12.24 I anläggningsskedet kommer arbetsfordon och transporter att generera utsläpp till luft. I förhållande till de samlade utsläppen från Malmöregionen är projektets tillskott försumbara. Utsläppen kan begränsas, bland annat genom att eftersträva att utfyllnadsmasorna hämtas så lokalt som möjligt på så sätt som beskrivits tidigare.

12.25 Efter genomförd utfyllnad kommer den ansökta verksamheten inte aktivt att påverka utsläpp till luft. Däremot kommer utfyllnaden att ha en passiv påverkan i och med att den möjliggör etablering av verksamheter i anslutning till Norra hamnens logistiska system, med dess möjligheter till transporter på spår och vatten. Eftersom utsläpp per transporterat ton gods är lägre vid spår- och fartygstransport än vid vägtransport så bidrar ansökt verksamhet till att begränsa framtida utsläpp per transporterad godsvolym.

12.26 Sammantaget bedöms de långsiktiga miljövinsterna av att begränsa utsläpp från godstransporter väga tyngre än de utsläpp som genereras i anläggningsskedet.

12.27 Påverkan på mark och jord

12.28 Projektet kommer att medföra möjlighet till avsättning av massor från projekt med massöverskott i regionen, till exempel Trafikverkets järnvägsprojekt Lund-Arlöv, fyra spår.

12.29 Föreslagna haltkriterier är framtagna med utgångspunkt i att skydda markmiljön, liksom ytvatten och människors hälsa. Detta innebär att föroreningar i tillkommande massor inte bedöms utgöra en risk för markmiljön vid användande av framtagna haltkriterier. Därutöver bedöms projektet inte medföra någon påverkan på mark och jord.

12.30 Påverkan på ytvattenrecipient

12.31 Som anges ovan är föreslagna haltkriterier för massorna framtagna med utgångspunkt i att skydda ytvattenrecipienten, liksom markmiljö och människors hälsa. Detta innebär att föroreningarna i massorna inte bedöms utgöra en risk för ytvattenrecipienten vid användande av framtagna haltkriterier.

12.32 Buller

12.33 Ansökt verksamhet bedöms inte leda till negativa effekter från buller. Boende finns inte i närområdet av ansökt verksamhetsområde och Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser,

NFS 2004:15 (Naturvårdsverket, 2004), kommer att följas under arbetet med ansökt verksamhet för att säkerställa att miljöproblem från ansökt verksamhet kopplade till buller minimeras.

12.34 **Påverkan kulturmiljö**

12.35 Verksamhetsområdet är en del av Skånes kuststräcka och som sådan del av försvarslinjen *Skånelinjen*, som består av ett antal skyddsvärn runt Skånes kust (se avsnitt 9.6 i MKB, Bilaga B). I verksamhetsområdet ligger inget värn. Ansökt verksamhet bedöms inte påverka Skånelinjen, varken direkt eller indirekt. Ingen övrig kulturmiljö bedöms heller påverkas av den ansökta verksamheten.

13. Tillåtlighet

13.1 **2 kap. miljöbalken - hänsynsreglerna**

13.2 I 2 kap. 2-6 §§ miljöbalken fastställs de allmänna hänsynsreglerna. Vidare framgår i 2 kap. 7 § att 2-6 §§ inte gäller om det kan anses orimligt att uppfylla dem. I den avvägningen bör särskilt kostnaden för skyddsåtgärder vägas mot den miljönytta som följer av den specifika åtgärden.

13.3 Bevisbörderegeln

13.4 Sökande visar i ansökan med bilagor att de allmänna hänsynsreglerna är uppfyllda.

13.5 Kunskapskravet

13.6 Sökanden har genom undersökningar, utredningar, tidigare genomförda projekt, samråd och inventering av tillgängligt underlag klarlagt den planerade verksamhetens risker och eventuella påverkan. Miljöpåverkan, effekter och konsekvenser av den planerade verksamheten har bedömts, beskrivits och analyserats, på det sätt som redovisas i bilagor till denna ansökan. Sökanden har således erforderlig kunskap om verksamheten för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet.

13.7 Försiktighetsprincipen och bästa möjliga teknik

13.8 Sökanden anser att de föreslagna försiktighetsåtgärderna är tillräckliga med hänsyn till den planerade verksamhetens påverkan på hälsa och miljön. Vidare har samtliga utredningar som genomförts baserats på konservativa antaganden.

13.9 Bästa möjliga teknik kommer att utnyttjas när det gäller val av teknikutförande samt arbetsmaskiner. Kravet på bästa möjliga teknik kommer även användas som princip vid upphandling av de tjänster som krävs för att genomföra de planerade åtgärderna.

- 13.10 Lokaliseringsprincipen
- 13.11 Sökanden har utrett alternativa placeringar av den föreslagna utfyllnaden och den valda lokaliseringen bedöms vara den bäst lämpade för ändamålet med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.
- 13.12 Som redovisats i ansökan och MKB har det under många år pågått en successiv utfyllnad av Norra hamnen, såväl till följd av förtätningen av Malmö kommun för bostäder och kontor, som till följd av hamnverksamhetens utveckling och nytta på ett regionalt och nationellt plan. Mot bakgrund härav bedöms lokaliseringen vara lämplig.
- 13.13 Hushållnings- och kretsloppsprinciperna
- 13.14 Sökanden har i bilagorna till ansökan redogjort hur åtgärderna kommer utföras på sådant sätt att material från närområdet i största möjliga mån återanvänds vid utfyllnaden. De stora volymer massor som är erforderliga för att genomföra projektet under cirka tio års tid bedöms uppstå i närområdet till Malmö hamn, till följd av att planerade och pågående byggnationer och anläggningsprojekt. Ur hushållningsperspektiv är det en betydande fördel att massorna kan användas inom Malmö hamn snarare än att de ska transporteras längre sträckor för användning inom andra projekt eller i vissa fall t.o.m. bli föremål för kvittblivning t.ex. genom att deponeras.
- 13.15 Produktvalsprincipen
- 13.16 Vid val av utrustning kommer miljöanpassade alternativ att användas i den uträkning det är möjligt. Bedömningen görs i samband med val av produkter och utrustning. Sökanden kommer att utforma förfrågningsunderlagen och kraven på entreprenörerna i samband med upphandlingen av tjänster på ett sätt som säkrar rimlig nivå i verksamhetens miljö kvalitet.
- 13.17 Rimlighetsprincipen
- 13.18 Av redovisningen ovan framgår att verksamheten kommer att leva upp till de krav som uppställs i 2 kap. miljöbalken. Verksamheten kommer också att anpassas i rimlig utsträckning för att ta vederbörlig hänsyn till människors hälsa och miljön.
- 13.19 **3-4 kap. miljöbalken - riksintressen och skyddade områden**
- 13.20 I avsnitt 8.2 i MKB, Bilaga B, redogörs för de riksintressen som berörs av planerade utfyllnadsarbeten. Malmö hamn är av riksintresse för sjöfarten enligt Trafikverkets beslut den 17 november 2010. Riksintresset Malmö hamn har därefter preciserats av Länsstyrelsen 2011. Riksintresset syftar till att skydda hamnen och säkra de fysiska

hamndelarna (kajer, spår, gator etc.) som krävs för att upprätthålla och utveckla hamnens funktion ur ett nationellt perspektiv. I riksintresset ingår även vägar och järnvägar, både befintliga och planerade. Den ansökta verksamheten är i enlighet med vad som anges i Riksintresset Malmö hamn.

- 13.21 Det ska även nämnas att farlederna 231 *Malmö redd-Oljehamnen* och 232 *Malmö redd-Frihamnen* är av riksintresse för kommunikation. Inte heller farlederna kommer påverkas av ansökt verksamhet.
- 13.22 Norra hamnen omfattas av riksintresset för högexploaterad kust enligt 4 kap. 4 § miljöbalken. Riksintresset omfattar ett sammanhängande kustområde som innefattar stora delar av södra Sverige. Riksintresset utgör dock inte hinder för "*utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet*", vilket är aktuellt i föreliggande ansökan (4 kap. 1 § miljöbalken), se avsnitt 8.2 i MKB, Bilaga B.
- 13.23 **5 kap. miljöbalken – miljökvalitetsnormer för vatten**
- 13.24 Bakgrund
- 13.25 EU:s ramdirektiv för vatten (eller vattendirektivet) (2000/60/EG) och direktivet om miljökvalitetsnormer (2008/105/EG), definierar de svenska (och europeiska) målen för förvaltning av alla former av vatten, däribland ytvatten. Miljötillståndet i en vattenförekomst beskrivs genom ekologisk och kemisk status, och klassificeras utifrån en bedömning av ett antal kvalitetsfaktorer som i sin tur delas in i olika parametrar. En vattenförekomsts samlade status motsvarar en sammanvägning av kvalitetsfaktorerna där de biologiska faktorerna är styrande.
- 13.26 Området som omfattas av ansökt verksamhet är en del av vattenförekomsten Malmö hamnområde (id WA27428567), som är en 5 km² stor kustförekomst i Södra Östersjöns vattendistrikt. Mellan åren 2009 och 2015 klassificerades förekomsten som ett *kraftigt modifierat vatten* enligt vattenförvaltningsförordningen (2004:660). Under 2015 klassificerades vattenförekomsten om till *naturlig*.
- 13.27 Måttlig ekologisk status
- 13.28 Vattenförekomstens beslutade kvalitetskrav fastställdes år 2017 till *måttlig ekologisk status* innan förekomstens hydromorfologiska status klassificerades för första gången år 2019. Motiveringen till det sänkta kvalitetskravet 2017 är att vattenförekomsten är påverkad av hamnverksamheten, bl.a. så att dess morfologiska tillstånd bedöms ha en sänkt status. Statusklassificeringen av förekomstens

hydromorfologiska status (från år 2019) visar därmed en sänkt status, i linje med antagandena gjorda vid fastställandet av kvalitetskravet⁹.

- 13.29 Enligt myndigheternas senaste bedömning år 2019 är den ekologiska statusen i förekomsten måttlig och bedöms inte uppnå god kemisk ytvattenstatus. Den beslutade miljökvalitetsnormen (kvalitetskravet) för Malmö hamnområde är att uppnå måttlig ekologisk status till år 2027, liksom god kemisk ytvattenstatus med mindre stränga krav för polybromerade difenyletrar (PBDE), kvicksilver och kvicksilverföreningar.
- 13.30 Mindre stränga krav
- 13.31 Miljökvalitetsnormen måttlig ekologisk status är ett krav som är mindre strängt än huvudregeln som är att vattenförekomster ska uppnå god status (se avsnitt 8.6 i MKB, Bilaga B). Det sänkta kravet fastställdes av myndigheterna med motiveringen att de åtgärder som krävs för att uppnå god ekologisk status avseende hydromorfologi i förekomsten skulle leda till att den befintliga hamnverksamheten inte skulle kunna bedrivas i nuvarande omfattning. Hamnverksamheten bedömdes utgöra ett sådant väsentligt samhällsintresse som motiverar att ett mindre strängt krav fastställs, eftersom det bedömdes vara ekonomiskt orimligt att vidta alla de åtgärder som krävs för att nå god ekologisk status i vattenförekomsten som helhet.
- 13.32 För kvalitetsfaktorer som *inte är direkt kopplade till hamnverksamhetens fysiska påverkan på vattenförekomsten*, bedöms det vara möjligt att uppnå god ekologisk status, men med en tidsfrist till år 2027¹⁰.
- 13.33 Ansökt verksamhet
- 13.34 Den planerade utfyllnaden kommer att ske inom ett cirka 236 000 m² stort vattenområde. Utfyllnaden utgör cirka 4-5 % av den aktuella vattenförekomsten Malmö hamnområde. Det bottenområde som berörs utgörs av så kallad spoil ground, det vill säga ett område där muddrat material tidigare har dumpats. Under utfyllnadsarbetet förväntas grumling ske under en avgränsad tid och i ett avgränsat område. Skyddsåtgärder som planeras för att minska påverkan från grumling under utfyllnadsarbetet beskrivs i avsnitt 15 i MKBn, Bilaga B.
- 13.35 I enlighet med vad som anges ovan bedöms utfyllnaden vara nödvändig för att Malmö kommun ska kunna säkra tillräckligt stora

⁹ Vattenmyndigheterna, Länsstyrelserna, & Havs- och vattenmyndigheten, n.d.

¹⁰ Vattenmyndigheterna et al., n.d.

markområden för hamnanknutna verksamheter i Malmö hamn, såsom tunga industrier och logistikföretag som kräver stora ytor och skyddsavstånd, liksom att utveckla området som logistikcentrum. Utfyllnaden bedöms därmed som viktig för Malmö hamns framtida utveckling, men är även av stort intresse för hela Öresundsområdet. Med beaktande av hamnens strategiska läge, som en inkörsport till Östersjöområdet och dess stora antal invånare, bedöms en vidareutveckling av hamnområdet även främja handeln på en nationell och internationell nivå vilket får ses som ett allmänintresse av större vikt.

- 13.36 Det anförda får stöd av Trafikverkets beslut av den 28 februari 2017, där det fastslås att Malmö hamn ska bibehålla sin status som riksintresse för sjöfarten och därmed betraktas som en allmän hamn av särskilt intresse för samhällsnyttan. Vidare talade Näringsdepartementet i Godstransportdelegationens slutbetänkande SOU 2001:61 om Malmö hamn som "godstransporternas ryggrad" och Europeiska Unionen har klassat Malmö hamn som en Core-hamn, i det TransEuropeiska Transportnätet (TEN-T).
- 13.37 Bedömning
- 13.38 *Måttlig ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus*
- 13.39 Som nämnts ovan uppnår vattenförekomsten enligt myndigheternas senaste bedömning (år 2019) den fastställda normen *måttlig ekologisk status*. Bedömningen baseras endast på den fysikalisk-kemiska kvalitetsfaktorn *näringsämnen*. Även den biologiska kvalitetsfaktorn *växtplankton*, de fysikalisk-kemiska kvalitetsfaktorerna *ljusförhållanden* och *särskilda förorenande ämnen* (koppar), liksom de hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna *konnektivitet*, *hydrografiska villkor* och *morfologiskt tillstånd* har klassificerats. Beslutad miljö-kvalitetsnorm med avseende på kemisk ytvattenstatus uppnås inte i förekomsten.
- 13.40 Ansökt verksamhet har ingen direkt påverkan på näringsämnesbelastning till vattenförekomsten, och därmed ingen påverkan på kvalitetsfaktorerna näringsämnen och växtplankton. Kvalitetsfaktorn växtplankton är en indikator på näringsämnespåverkan i kustvatten. Ansökt verksamhet bedöms inte ha en varaktig påverkan på ljusförhållandena i vattenförekomsten. Under utfyllnadsarbetet förväntas grumling ske, men endast under en begränsad tid och i ett begränsat område, se avsnitt 13.2.2 i MKB, Bilaga B.
- 13.41 Sammantaget bedöms ansökt verksamhet inte försvåra för vattenförekomsten att upprätthålla beslutade miljökvalitetsnormer: måttlig ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus, utan överallt överskridande ämnen.

- 13.42 *Kraftigt modifierat vatten*
- 13.43 Vattenförekomsten uppfyller kriterierna för en konstgjord eller kraftigt modifierad ytvattenförekomst enligt 4 kap 3 § i vattenförvaltningsförordningen (2004:660), och klassificerades även av myndigheterna som ett kraftigt modifierat vatten fram till år 2015 (*vattenförekomsten har ändrat sin fysiska karaktär på ett väsentligt sätt på grund av mänsklig verksamhet*). De hydromorfologiska förändringar som behövs för att uppnå god ekologisk status i vattenförekomsten, d.v.s. även med hänsyn till hydromorfologin, skulle påverka hamnanläggningen i Norra hamnen negativt på ett betydande sätt. Av tekniska skäl och p.g.a. höga kostnader bedöms det därför inte vara rimligt att åstadkomma den nytta som skulle följa av att ändra vattenförekomstens karaktär och den mänskliga verksamheten i Norra hamnen.
- 13.44 Härtill bör man ha i beaktande att hydromorfologiska kvalitetsfaktorer är stödjande och biologiska kvalitetsfaktorer är styrande, se avsnitt 16.5 i MKB, Bilaga B. För vattenförekomsten i sin helhet bedöms påverkan på hydromorfologin vara försumbar och inte heller rimlig att begränsa med hänsyn till den negativa påverkan som då skulle uppstå för hamnverksamheten och därmed anknuten verksamhet. En sådan begränsning av påverkan på hydromorfologin skulle innebära att hamnverksamheten inte skulle kunna bedrivas i Malmö hamnområde, vilket vore orimligt.
- 13.45 Slutsats
- 13.46 Sammanfattningsvis har vattenförekomstens status klassificerats som måttlig, bl.a. med hänsyn till att de åtgärder som krävs för att uppnå god ekologisk status avseende hydromorfologin har ansetts vara orimliga och skulle innebära att hamnverksamheten inte kan fortsätta att bedrivas och utvecklas i Malmö hamnområde. Mot denna bakgrund blir det motsägelsefullt om klassificeringen av miljökvalitetsnormen, som gjorts med hänsyn till hamnverksamheten, skulle utgöra ett hinder mot att utveckla Malmö hamnområde. En sådan utveckling skulle även stå i direkt konflikt med de uppsatta mål som redovisats inledningsvis och där Malmö hamn har utpekats som en "core-hamn".
- 13.47 Sammantaget menar Sökanden att den påverkan som sker på hydromorfologin inte är sådan att den innebär en otillåten försämring.
- 13.48 **7 kap. miljöbalken – skydd av områden**
- Ansökt verksamhet bedöms inte påverka storskaliga strömningsmönster eller påverka vattenomsättningen i Lommabukten, som är en utpekat skyddsvärd vattenmiljö. Ingen påverkan på de Natura

2000-områden eller naturreservat som finns i närheten av arbetsområdet bedöms således ske enligt avsnitt 16.3 i MKB, Bilaga B.

14. Förslag till villkor och villkorsmotivering

14.1 Förslag till villkor

1. Verksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som angetts i ansökan jämte bilagor samt vad Sökanden i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.

Massornas kvalitet

2. Utfyllnad i form av anläggande av vallen respektive utfyllnad innanför vallen får endast ske med massor som uppfyller följande haltkriterier:

| Ämne | Haltkriterier utfyllnad innanför vall (mg/kg) | Haltkriterier för vall (mg/kg) |
|--------------------|---|--------------------------------|
| Antimon | 40 | 40 |
| Arsenik | 25 | 25 |
| Barium | 300 | 300 |
| Bly | 400 | 110 |
| Kadmium | 12 | 3,0 |
| Kobolt | 35 | 35 |
| Koppar | 200 | 80 |
| Krom | 150 | 72 |
| Kvicksilver | 2,5 | 1,0 |
| Molybden | 150 | 150 |
| Nickel | 120 | 99 |
| Vanadin | 200 | 200 |
| Zink | 500 | 360 |
| Alifat >C5-C8 | 100 | 100 |
| Alifat >C8-C10 | 70 | 70 |
| Alifat >C10-C12 | 500 | 500 |
| Alifat >C12-C16 | 500 | 500 |
| Alifat >C16-C35 | 1 000 | 1 000 |
| Aromat >C8-C10 | 50 | 50 |
| Aromat >C10-C16 | 15 | 15 |
| Aromat >C16-C35 | 40 | 40 |
| Bensen | 0,60 | 0,60 |
| Toluen | 50 | 50 |
| Etylbensen | 50 | 50 |
| Xylen | 50 | 50 |
| PAH L | 15 | 15 |
| PAH M | 10 | 1,7 |
| PAH H | 10 | 2,6 |
| PCB-7 | 0,25 | 0,034 |
| Tributyltenn (TBT) | 0,6 | 0,055 |

Spill

3. Verksamheten ska bedrivas på sådant sätt att risk för spill av olja, drivmedel eller liknande från arbetsmaskiner elimineras så långt det är praktiskt möjligt.
4. Vid transport eller hantering av utfyllnadsmassor ska åtgärder vidtas för att förhindra spill på land och i vatten. Om spill ändå uppkommer på land ska åtgärder snarast vidtas för att samla upp de spillda massorna.

Buller

5. Buller till följd av verksamheten får inte ge upphov till högre nivåer än vad som framgår av kraven i Naturvårdsverkets allmänna råd för buller från byggplatser (NFS 2004:15).

Grumling

6. Vid arbeten med utfyllnad av vallen som riskerar att orsaka grumling får sedimentspridning i relevant punkt i plymens riktning som begränsningsvärde uppgå till maximalt 50 mg/l över bakgrundsnivån vid varje provtagningstillfälle.
7. Vid arbeten med utfyllnad bakom vallen som riskerar att orsaka grumling ska siltgardin, eller vid varje tidpunkt likvärdig metod, användas.

Kontrollprogram

8. Ett förslag till kontrollprogram för verksamheten ska upprättas och ges in till tillsynsmyndigheten senast sex (6) veckor före arbetenas igångsättande.

14.2 Villkorsmotivering

Villkor 2 - massornas kvalitet

- 14.3 För att säkerställa att tillkommande massor inte är skadliga för miljön på platsen, inte bidrar till oacceptabel spridning av föroreningar till ytvattenrecipient och inte är skadliga för människors hälsa inom utfyllnaden, har Sweco Environment AB på uppdrag av Sökanden tagit fram haltkriterier för den ansökta utfyllnaden, se Bilaga B3.
- 14.4 Framtagande av dessa haltkriterier har redovisats i avsnitt 6.3 i MKB, Bilaga B och Bilaga B3. Med beaktande av vad som redovisats och med hänsyn till att Sökanden föreslagit lägre haltkriterier vid byggnation av vallen, där de platsspecifika värdena har varit högre än Naturvårdsverkets rapport 4914 och SGU:s rapport 2017:12, menar Sökanden att framtagna haltkriterier bör användas. Det är visat att halterna inte innebär någon oacceptabel påverkan på människors hälsa och miljön. Vidare innebär framtagna haltkriterier att cirkulära flöden av massor från lokala byggprojekt kan användas vilket i sig bidrar till både miljönytta och minskad påverkan på miljön på så sätt som redovisats i avsnitt 10.10 ovan.
- 14.5 Vad som gäller beträffande kvalitet på massorna spretar något i praxis. I de avgöranden som ligger närmast i tid har Naturvårdsverkets rapport 4914 legat till grund för vilket innehåll som tillåts i utfyllnadsmassor. I de domar som avser Malmö hamn (redovisade un-

der befintliga tillstånd ovan), f.f.a. domar avseende Bassäng 3, Oljesjön (och tidigare utfyllnad av Norra hamnen (samtliga domar nämns i avsnitt 5.1 ovan) har istället Naturvårdsverkets riktlinjer för mindre känslig markanvändning och känslig markanvändning tillämpats avseende innehåll, med undantag från när tömning av bottenområde pråm sker innanför vallen i Bassäng 3.

- 14.6 Generellt har rättsutvecklingen dock allt mer gått mot att göra platsspecifika bedömningar. I förevarande fall har Sökanden därför ansett att det har varit lämpligt att utgå från platsspecifika värden. Vad gäller utfyllnaden av vallen har de haltnivåer som ligger högre än nivåerna i klass 4 i Naturvårdsverkets rapport 4914 således anpassats till de lägre värdena för klass 4.

Villkor 6-7 – grumling och provtagning

- 14.7 Provtagningspunkt kan inte anges i kontrollprogrammet då det inte är möjligt att fastställa en punkt innan provtagning sker. Mätningen måste följa spridningen av grumling som förflyttar sig beroende på vindar, vågor och strömningsriktning. Med anledning härav bör provtagning, vid varje tillfälle, ske i plymens riktning. Hur ofta provtagning ska ske kommer att framgå av kontrollprogrammet då även frekvensen kan behöva anpassas över tid.

15. Genomförda samråd

- 15.1 Sökanden har genomfört samråd enligt 6 kap. 4 § miljöbalken i samband med upprättande av miljökonsekvensbeskrivning och teknisk beskrivning inför ansökan om tillstånd. Samrådet har genomförts med utgångspunkt i att verksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Samråd har därmed skett med länsstyrelse, enskilda som kan antas bli särskilt berörda samt med de övriga statliga myndigheter, kommuner, organisationer och den allmänhet som anser sig bli berörda. Ett skriftligt samrådsunderlag har tagits fram och distribuerats till samrådsparterna.
- 15.2 Två samrådsmöten har hållits med Länsstyrelsen Skåne: undersökningssamråd 2019-04-05 och avgränsningssamråd 2019-08-22.
- 15.3 En utförlig samrådsredogörelse för samtliga genomförda samråd med redovisning av de synpunkter som inkommit under samrådstiden har bilagats MKB, Bilaga B4.

16. Sakägare och inverkan på enskilda fastigheter

- 16.1 Den ansökta vattenverksamheten bedöms inte få någon negativ inverkan på de fastigheter som är belägna i den ansökta verksamhetens omedelbara närhet, varför ersättning inte erbjuds.

- 16.2 Det finns inga fastighetsägare som berörs av verksamheten, varför sakägarförteckning inte heller är nödvändig.

17. Kompensationsåtgärder och ersättning

- 17.1 Kompensation för den påverkan på marin flora och fauna som ansökt verksamhet innebär kan utgå genom kompensationsåtgärder eller ersättning genom fiskeavgift. I förevarande fall bedöms inte kompensationsåtgärder vara möjliga att genomföra med önskvärt resultat.
- 17.2 Den metod som finns för kompensationsåtgärder i form av återplantering av ålgräs sker antingen genom insamling av frön och sådd eller också genom plantering av ålgrässkott med hjälp av dykare. Tekniken är tidskrävande och dyr samt att resultatet har varierat kraftigt. Det måste finnas lämpliga miljöer och bottenar om återplanteringen ska lyckas, varvid en skärgård med dess olika skyddade miljöer närmast är en förutsättning. Någon sådan finns inte utmed Skånes kust. Detta innebär att om plantering utförs på de djup där ålgräset har sin huvudsakliga utbredning, d.v.s. 1-5 m djup, så finns det stor risk för att vågerosion kommer att förstöra planteringen. Mot bakgrund härav anser Sökanden att återplantering av ålgräs inte är en lämplig kompensationsåtgärd för ansökt verksamhet i Malmö hamn.
- 17.3 Med anledning av att kompensationsåtgärder inte kan ske och med beaktande av den utredning som HydroGis tagit fram yrkar Sökanden att en fiskeavgift om totalt 380 000 kronor ska erläggas till Havs- och vattenmyndigheten som en engångsavgift enligt 11 kap. 8 § miljöbalken samt 6 kap. 5 § lag (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet, beräknat på en 25-årsperiod i enlighet med gällande praxis.
- 17.4 Sökanden anser att avgiften bör öronmärkas för främjande av uppväxtområde för fisk inom Öresund, till följd av förlorade ålgräsängar. Avgiften ska erläggas senast när tillståndet tas i anspråk. Beloppet får anses skäligt med hänsyn till den relativt begränsade ytan (0.03 km²) där ålgräsängarna kommer att försvinna på grund av utfyllnaden. I samband härmed kommer även individer av köpenhamnsmusslan att gå förlorade, dock till begränsat antal. Utfyllnaden kommer inte att ha någon påverkan på ålgräsets eller köpenhamnsmusslans bevarandestatus nationellt, regionalt eller lokalt, d.v.s. intill utfyllnadsområdet.
- 17.5 I samband med framtagande av denna tillståndsansökan har utlåtande om kompensationsåtgärder samt ersättning inhämtats, se Bilaga B5. Utlåtandet har legat till grund för nu yrkad ersättning i form av en engångsavgift.

- 17.6 För att få fram det sammanlagda värdet av produktionsförlust av fisk med anledning av ansökt verksamhet bör man utgå ifrån vad det aktuella grundbottnarna faktiskt producerar i växtbiomassa per år med hjälp av solenergi. Produktionen i nu aktuellt område med ålgrässamhälle bedöms enligt ovan refererad utredning, Bilaga B5, uppgå till totalt 6 396 kg under 25 år. Kostnaden för sådan fisk bedöms uppgå till knappt 380 000 kr. HydroGis uppger dock i sin rapport att nämnt belopp kan reduceras med upp till 25 % med anledning av att beräkningen utgått från maximal produktion. Ålgräset, i aktuellt område, ger inte maximal produktion vilket är anledningen till att reduktion skulle kunna ske.
- 17.7 Vid prövning av tillståndsansökan avseende bl.a. utfyllnad i Ystads hamn (mark- och miljödomstolen i Växjö, mål M 3141-16) togs ett liknande underlag för compensation fram. I det målet frångick dock compensationen den rekommendation som lämnades i utredningen, till följd av att länsstyrelsen och sökanden träffade en överenskommelse om ersättning som compensation.
- 17.8 Förutsättningar för att fiskeavgift ska utgå är att skada uppkommer, varför ovan angivna belopp om 380 000 kronor bedöms skäligt för *"den yta som nu definitivt försvinner som fiskproduktionsyta"* på så sätt som bedömts av mark- och miljödomstolen i Växjö i mål nr M 867-08 (angående Trelleborgs hamn).

18. Arbetstid

Den ansökta arbetstiden baseras på bedömning av den tid åtgärderna bedöms ta i anspråk, med marginal för upphandling, tillgänglighet och eventuell påverkan från t.ex. extrema väderförhållanden.

19. Oförutsedd skada

Eventuella skador som kan uppstå till följd av ansökta åtgärder bedöms vara av karaktären att de kan upptäckas i samband med de utförda arbetena. Således anser Sökanden att den påkallade tiden för anmälan av oförutsedda skador är rimlig.

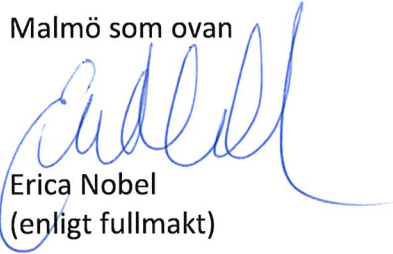
20. Prövnings-/Ansökningsavgift

Enligt 3 kap. 4 § förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken innebär en utförandekostnad om mellan 50-74 MSEK. Prövningsavgiften ska därmed utgå med ett belopp om 140 000 kr.


21. Sammanfattning

- 21.1 I föreliggande ansökan har det visats att den fortsatta utvecklingen av Malmö hamn är av stor betydelse för Malmö kommun och regionen. Utfyllnaden har även betydelse i ett större perspektiv med hänsyn till de internationella och nationella målen om ökat antal sjötransporter för att dels bidra till mindre koldioxidutsläpp, dels avlasta vägarna från tunga transporter. Verksamheten är av stort allmänt intresse med hänsyn till vad som redovisats ovan. Malmö stad är i en expansiv fas och brist på stadsnära mark föreligger. Det finns ett stort behov av markåtkomst för att staden ska kunna utvecklas och att målen med ökad bostadsbebyggelse ska infrias. Utfyllnaden av norra hamnen i Malmö är således nödvändig och behövlig för att möta de behov som finns av bostäder, utökad yta för godsmottagning och export och önskad stadsutveckling.
- 21.2 Vidare har det visats att den negativa påverkan och risken för skada eller olägenhet till följd av den ansökta verksamheten är begränsad. Mot bakgrund härav menar Sökanden att Malmö kommun ska medges tillstånd till den ansökta vattenverksamheten.

Malmö som ovan



Erica Nobel
(enligt fullmakt)



Elisabeth Werner
(enligt fullmakt)

Bilagor:

- | | |
|----|--|
| A1 | Översiktskarta över utfyllnadsområdet |
| A2 | Karta över upplagsplatser för utfyllnadsmassor |
| A3 | Medgivande från Kammarkollegiet |
| B | Miljökonsekvensbeskrivning och teknisk beskrivning (med underbilagor) |