



Lännsstyrelsen
Skåne

Redovisning av planeringsförutsättningar inom projektet fördjupat underlag för statlig planering i Öresund



Foto: Nina Lindberg Hamn

Innehåll

1. Bakgrund och geografisk avgränsning
2. Tidsperspektiv, visioner och betydelse av havsplanering
3. Det svenska planeringssystemet och statlig havsplanering
4. Riksintressen i Öresund
5. Öresunds naturförutsättningar
6. Kulturmiljövärden i Öresund
7. Naturresursutvinning
8. Befintlig användning i Öresund
9. Kommunala ställningstaganden
10. Förbindelser över Öresund
11. Initiativ till skydd av Öresund
12. Referenser
13. Bilagor

1. Bakgrund och geografisk avgränsning

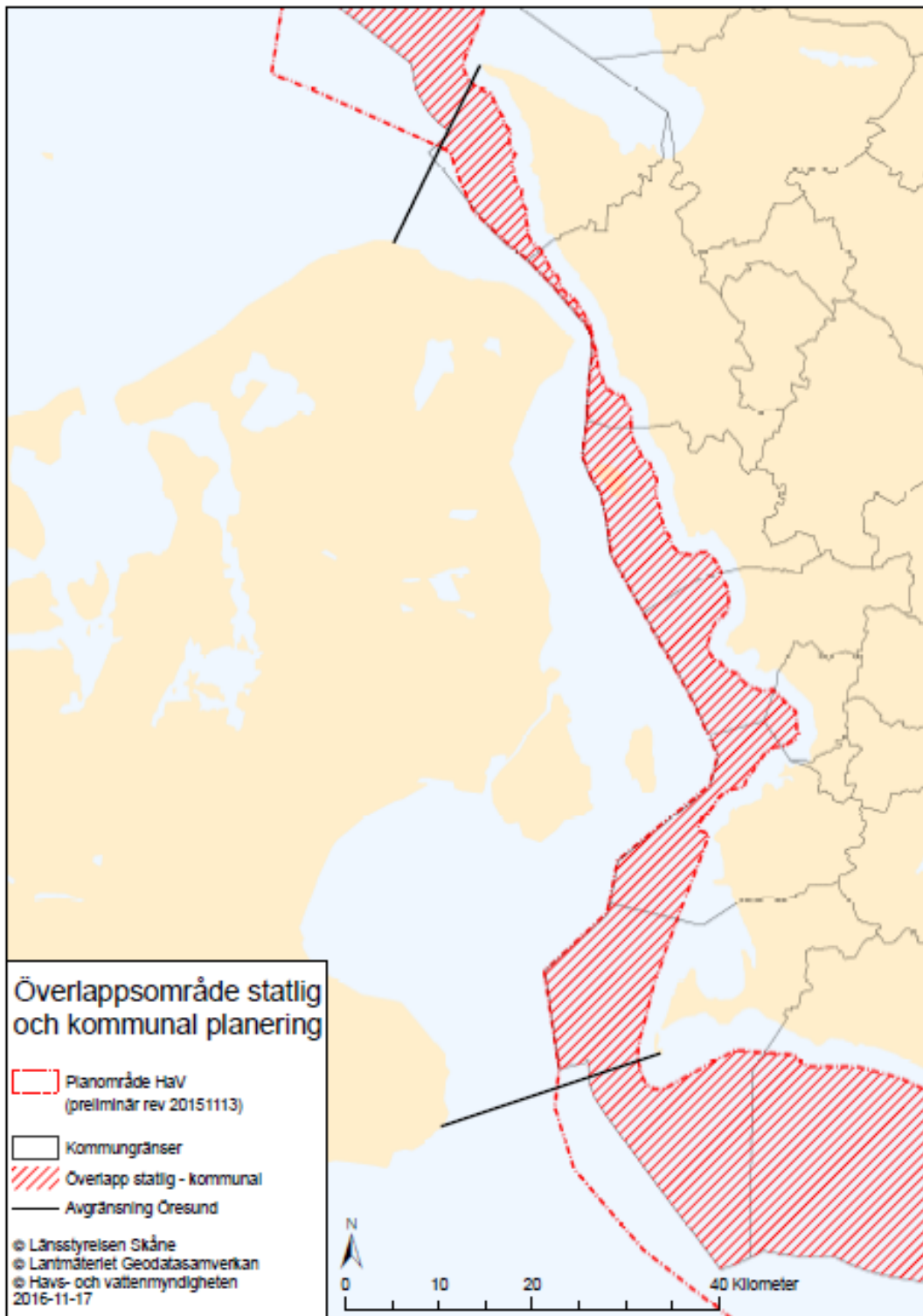
Föreliggande rapport är ett komplement till Länsstyrelsen Skånes tidigare redovisning inom projektet underlag för statlig planering i Öresund. Den 20 april 2017 redovisades planskiss och beskrivning till planskiss för Öresund (Länsstyrelsen 2017 a och b). En rapportering av projektets dialogprocesser kommer att redovisas efter att möten har genomförts med kommunledningarna för kommunerna i Öresund. Länsstyrelsen Skåne avser därefter sammanfoga och publicera allt redovisat material i en samlad rapport. Rapporten har tagits fram av en projektgrupp bestående av länsarkitekt Elisabet Weber, marin samordnare, Charlotte Carlsson, byrådirektör, Lars Mohlin, GIS ingenjör Thorbjörn Nilsson samt vattenstrateg Pär Persson, projektledare. Utöver dessa har Ulla Isabel Wolfe, Kulturmiljöenheten, bidragit med texten till avsnitt 6 och Lisa Callréus, enheten för samhällsplanering, med texten till avsnitt 8.

Statlig havsplanering infördes i lagstiftningen 2014 och processen pågår just nu med att ta fram de första planerna. Havs- och vattenmyndigheten (HaV) har enligt havsplaneringsförordningen i uppdrag att ta fram förslag till havsplaner för de tre havsområdena Västerhavet, Östersjön och Bottniska viken och ska i förslagsarbetet samverka med ett flertal myndigheter och berörda länsstyrelser. Havsplanerna regleras i 4 kap. 10 §, miljöbalken och beslutas av regeringen. Bestämmelserna avser en samlad havsförvaltning i syfte att bidra till långsiktig hållbar utveckling. Havsplanerna ska ge vägledning till myndigheter och kommuner när de prövar anspråk på användningen av områdena. Arbetet med att ta fram en havsplan bör bedrivas så att de berörda kommunerna tidigt ges möjligheter att bidra med kunskaper och att de sedan ges möjlighet till insyn och påverkan under hela havsplaneringsprocessen.

Hav har identifierat Öresund som ett fördjupningsområde inom Östersjöns planområde, då området utnyttjas intensivt, samt har naturmiljöer värda att bevara. Länsstyrelsen Skåne har därför beviljats särskilda projektmedel för att producera ett förslag till fördjupat planeringsunderlag för statlig planering i Öresund.

Underlaget består förutom av denna rapport av en planskiss och en beskrivning till planskissen. Planskissen visar förslag på användningar i Öresund. Beskrivningen är ett underlag som förklarar och motiverar valda användningar. Underlaget kommer att användas av HaV som hjälp för att ta fram samrådsförslag för statlig havsplan för Östersjöns- respektive Västerhavets planområden. Samrådsprocessen för statliga havsplaner kommer att påbörjas under slutet av 2017 och pågå under 6 månader.

Den geografiska avgränsningen av Öresund följer SMHI's Havsområderegister (SMHI, 1993). I norr går linjen mellan Kullen och Gilleleje och i söder går linjen vid Falsterbo och Stevns klint (figur 1).



Figur 1. Geografisk avgränsning av Öresund samt överlappsområde mellan statlig och kommunal planering.

2. Tidsperspektiv och visioner

Havsplaneringen har ett referensår 2030 och ett horisontår 2050. Vad detta innebär framgår av Färdplan havsplanering (HaV 2016 a).

HaV redovisar i utkastet till havsplaner (HaV 2016 b) en vision för alla Sveriges havsområden som baseras på Färdplanens planeringsmål (HaV 2016 a) och bakomliggande samhällsmål och strategier som tagits fram i havsplaneringsarbetet. Visionen tar sikte på havsplaneringens horisontår 2050.

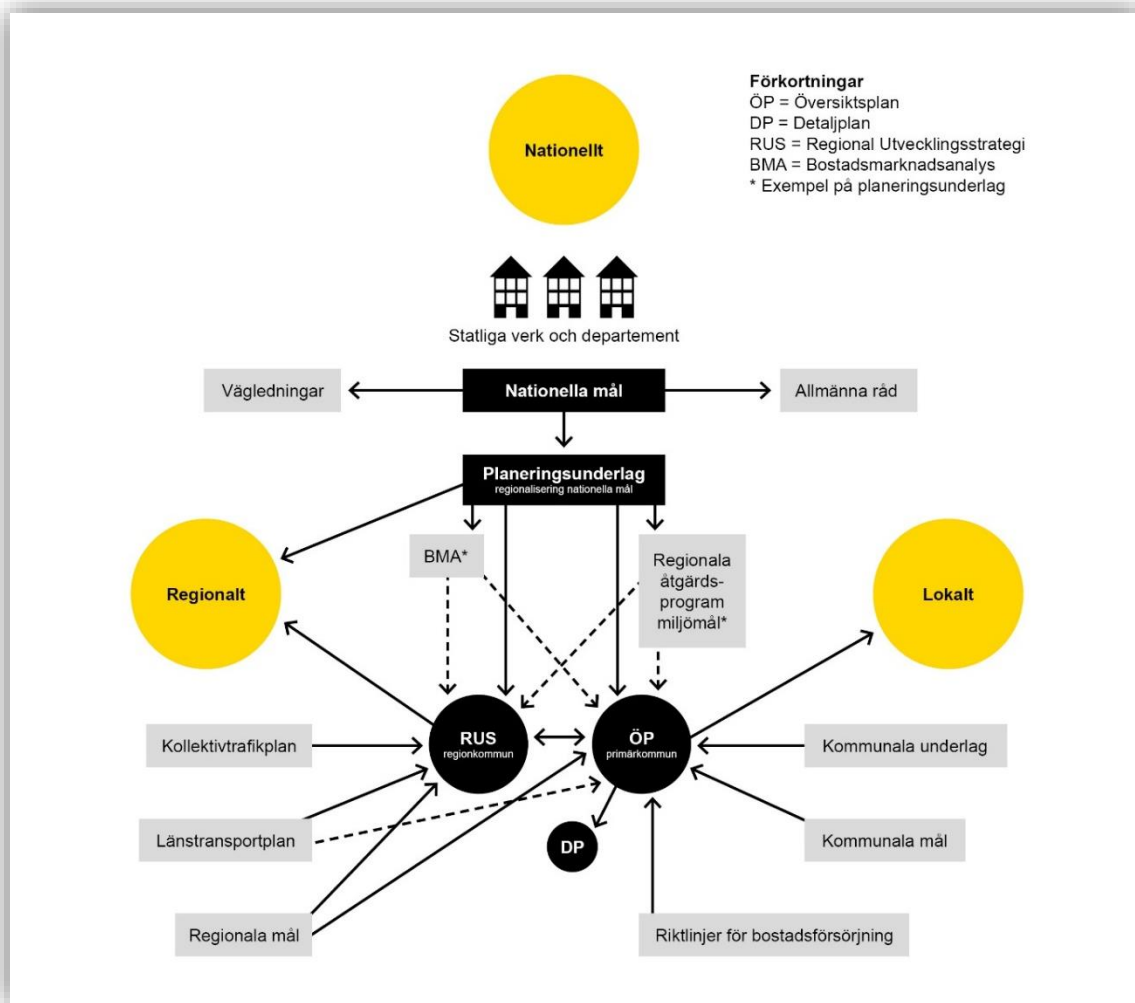
Visionerna för Öresund skulle för år 2050 kunna brytas ner i några punkter som avspeglar de regionala förutsättningarna:

- Öresunds bottnar utgörs av väl fungerande ekosystem och det unika Haploopssamhället har ökat i utbredning.
- Det kustnära fisket har stärkts
- Lokalfångad fisk finns på restaurangerna
- Turismen har ökat, är hållbar och är inriktad på natur- och kulturvärden
- Ålgräsängar har ökat sin utbredning och ger ett ökat skydd mot erosion
- Genom Öresund går rena sjötransporter där både utsläppen till luft och vatten har minskat
- Den tekniska utvecklingen har inneburit att ljudstörningar som påverkar tumlare har försvunnit
- På några ställen sker en hållbar energiproduktion med hjälp av marin strömkraft
- En ny fast förbindelse över Öresund innebär mer hållbara transporter

3. Det svenska planeringssystemet och statlig havsplanering

I Öresund överlappar det kommunala planeringsansvaret huvudsakligen med den kommande statliga havsplanen (figur 1). På danska sidan ansvarar staten för planeringen.

För att få en helhetsbild över planeringssystemet och de olika planinstrumentens relation till varandra, som redan är etablerade på nationell, regional och kommunal nivå har, Länsstyrelsen Skåne (2016) tagit fram en sådan bild (figur 2). Av bilden framgår att det finns ett stort antal mål, strategier, lagar, allmänna råd och annan fakta att ta hänsyn till i planeringen. Statlig havsplanering innebär ytterligare en komponent att ta hänsyn till.



Figur 2 . Schematisk bild över planeringssystemet i Sverige exklusive statlig havsplanering.

Statlig havsplanering

Havsplanerna regleras i 4 kap. 10 §, miljöbalken och beslutas av regeringen. Bestämmelserna avser en samlad havsförvaltning i syfte att bidra till långsiktig hållbar utveckling. Havsplanerna ska ge vägledning till myndigheter och kommuner när de prövar anspråk på användningen av områdena.

Enligt proposition 2013/14:186 ska vägledningen ges i form av en havsplan för vart och ett av havsområdena Bottniska viken, Östersjön och Västerhavet och omfatta Sveriges ekonomiska zon och de områden som inte är fastigheter i svenskt territorialhav från en nautisk mil utanför baslinjen. Havsplanen ger uttryck för statens syn på hushållningen med havsområdet. Havsplanen blir en del av myndigheternas och kommunernas beslutsunderlag i fråga om vilken användning som ett havsområde är mest lämpat för med hänsyn till områdets beskaffenhet och läge samt de behov som finns.

Enligt propositionen är behovet av ett väl förankrat och samordnat underlag för beslut om användningen av havsområdena det främsta skälet för att införa fysisk planering även av havet. En havsplan bör därför i första hand tillgodose statliga och kommunala myndigheters behov av ett samordnat underlag när de prövar anspråk på användningen av havsområdet vid t ex

tillståndsprövning av sådana verksamheter och åtgärder som avser användningen av havet och dess resurser. Havsplanen bör även ge förutsägbar information till enskilda aktörer och olika exploateringsintressen om var deras verksamheter kan vara lämpliga att lokalisera. Det kan t ex gälla sjöfart, vattenbruk, vind- och vågkraftslokalisering, dragnig av rörledningar och utvinning av olja eller naturgas. Planen bör även vara ett underlag för beslut om olika former av skydd för marina livsmiljöer.

Havsplaneringens funktion som uttryck för statens syn på hushållningen med havsområdena gör det naturligt att den föreslagna lagbestämmelsen om vägledning för hushållningen med havsområdena placeras tillsammans med de övriga hushållningsbestämmelserna i miljöbalken (Proposition 2013/14:186).

Havsplaneringsförordningen SFS 2015:400 reglerar mer i detalj innehåll och process för havsplaneringen.

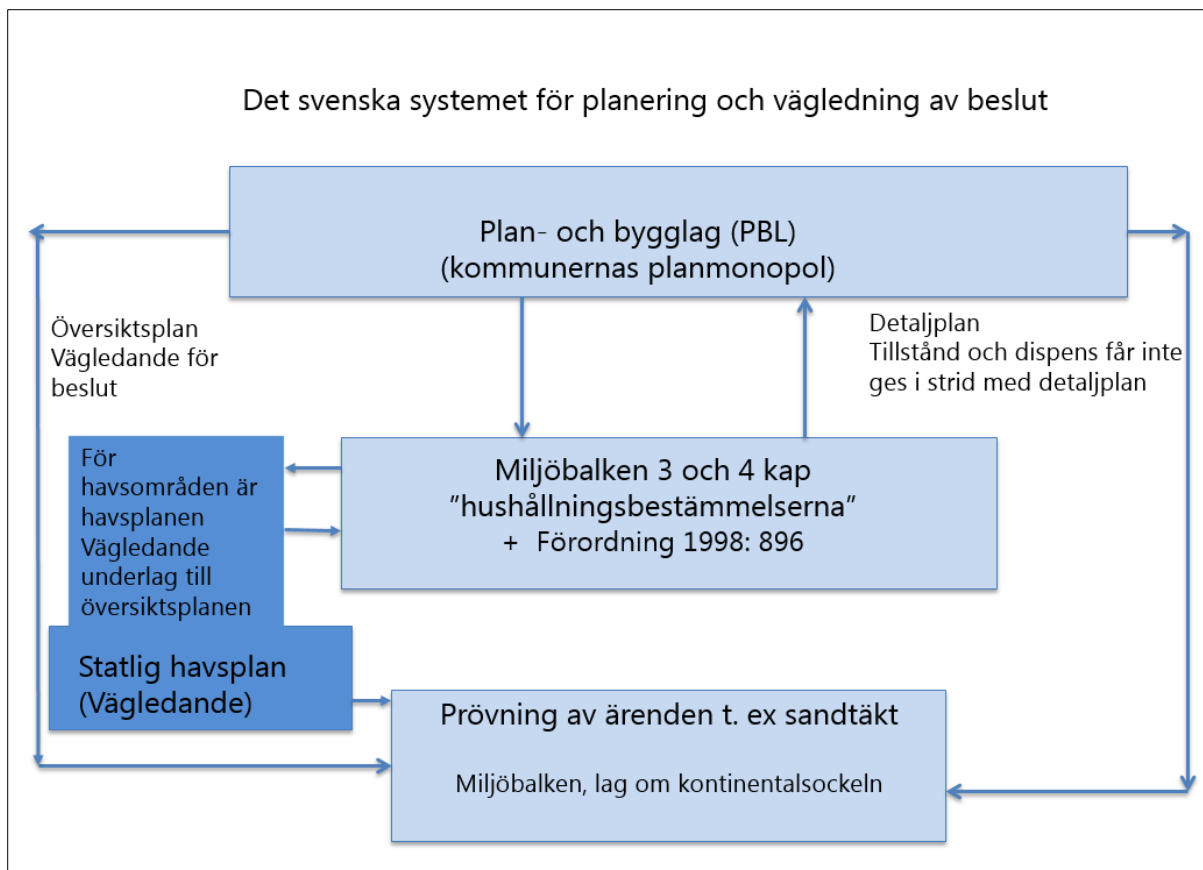
Kommunal fysisk planering och kopplingar till statlig havsplanering

Innan beslut om statlig havsplanering antogs 2014, har den viktigaste planeringsförutsättningen för Öresund (och Sverige) varit, fysisk planering enligt plan- och bygglagen (PBL) sedan 1987. Genom PBL har kommunerna ansvar för att planera mark- och vattenanvändningen inom sina gränser. Planeringen måste ta hänsyn till miljöbalkens (MB) bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden i 3 och 4 kap MB ("hushållningsbestämmelserna"). Dessa bestämmelser interagerar med PBL och annan lagstiftning.

PBL ändrades 2014 (lag 2014:862) till följd av bestämmelser om havsplanering. Förändringen innebar att 2 kap 2§ PBL omfattar att bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden i 3 kap. och 4 kap. 1–8 §§ miljöbalken ska tillämpas. Förändringen innebar att ingen tydlig koppling finns till statlig havsplanering. I proposition 2013/14:186 (Regeringen 2014) tydliggörs att de föreslagna nya bestämmelserna i 4 kap. miljöbalken, som är en instruktion och ett bemyndigande till regeringen, inte innehåller sådana materiella bestämmelser att de kan tillämpas direkt i mål och ärenden enligt plan- och bygglagen. Detta innebär att länsstyrelsernas yttrande eller beslut enligt PBL inte ska grunda sig direkt på havsplanen.

Av propositionen framgår också att havsplanerna är instrument för den statliga planering som behövs för en samlad syn på hur vi hushållar med havsområdena. Det är alltså inte fråga om en sådan kommunal planering som regleras i plan- och bygglagen och inte fråga om att flytta något kommunalt planeringsansvar från kommunerna till staten. För att ge havsplanerna den kvalitet och legitimitet som krävs för att de ska kunna fylla sitt syfte är processen med att ta fram en havsplan avgörande.

Av förordningen om hushållning med mark och vatten SFS 1998:896 framgår hur översiktsplanen och havsplanen ska tillämpas som vägledande dokument vid prövning av ärenden. Av 5§ i förordningen framgår att myndigheter som ska tillämpa 3 och 4 kap MB i beslutet ska ange om den prövade anläggningen, verksamheten eller åtgärden går att förena med en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurserna samt med de översiktsplaner, regionplaner och havsplaner som är tillämpliga i ärendet. Detta innebär att såväl en översiktsplan som en havsplan kan vara vägledande på samma plats i de fall planområdena överlappar. Hur översiktsplaner och havsplaner interagerar med hushållningsbestämmelserna åskådliggörs i figuren nedan (figur 3).



Figur 3. Havsplanens och översiktsplanens roll och koppling till hushållningsbestämmelserna i MB för vägledning i ärenden enligt de lagstiftningar som listas i "hushållningsförordningen".

Enligt 3 kap. 10 § plan- och bygglagen ska länsstyrelsen under samrådet bl.a. särskilt ta till vara och samordna statens intressen, verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses och att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt. Statens intressen kommer till uttryck i havsplanen.

Hushållningsförordningen har ändrats vilket innebär att länsstyrelsen för ett havsplanerat område inte längre ska grunda sina ställningstaganden på underlag från de myndigheter som anges i 2 § (de s.k. riksintressemyndigheterna). Länsstyrelsen ska i stället grunda sina ställningstaganden på den vägledning som havsplanen ger.

En havsplan kommer att vara ett vägledande underlag för den kommunala fysiska planeringen. I promemorian till förslag om havsplanering (Miljödepartementet 2013) konstateras att endast ett fåtal kustkommuner i sina översiktsplaner har redovisat tydliga avsikter i fråga om den framtida användningen av de havsområden som inte ligger närmast kusten, och som kommer att omfattas av såväl en översiktsplan och en havsplan. I det fall det finns sådana ställningstaganden i dag förutsätts att regeringen väger in detta vid beslutet om havsplan. Vid framtida kommunala omprövningar och fördjupningar av översiktsplanen blir havsplanerna en samlad källa till information om statens syn på den framtida markanvändningen inom området.

Kommunen ska i en översiktsplan bl.a. redovisa den avsedda användningen av havsområdet och hur kommunen avser att tillgodose riksintressen. I det fall kommunens syn på dessa frågor inte överensstämmer med den syn som är redovisad i havsplanen ska länsstyrelsen uppmärksamma detta i den redovisning av statliga intressen som ska lämnas till kommunen enligt 3 kap. 28 § plan- och

bygglagen. Skulle länsstyrelsen finna att det i samband med att en ny eller ändrad översiktsplan ställs ut fortfarande finns skillnader i synen på den framtida användningen av havet, ska länsstyrelsen med stöd av 3 kap. 16 § plan- och bygglagen ange detta i sitt yttrande. Ett sådant yttrande ska grunda sig på någon av de fem punkterna i den angivna bestämmelsen.

Även när en kommun tar fram en detaljplan skulle det kunna uppkomma situationer då detaljplanen inte överensstämmer med den i havsplanen redovisade synen på den framtida användningen av vattenområdet. Länsstyrelsen bevakar de statliga intressena och ska yttra sig över kommunens förslag till detaljplan. Länsstyrelsens yttrande ska redovisa på vilken av de grunder som räknas upp i 5 kap. 22 § plan- och bygglagen som länsstyrelsen bedömer att detaljplanen är olämplig, och ett eventuellt beslut om att överpröva eller upphäva en detaljplan ska grunda sig på de skäl som framgår av 11 kap. 10 och 11 §§ plan- och bygglagen. Varken länsstyrelsens yttrande eller beslut ska alltså grunda sig direkt på havsplanen.

Regional utvecklingsstrategi (RUS)

I Skåne har Region Skåne ansvar för regional utveckling sedan 1998. Region Skåne tog fram sin senaste regionala utvecklingsstrategi år 2014 (Region Skåne 2014). I strategin pekas fem prioriterade områden ut som regionen behöver arbeta med för att nå målet om ett öppet Skåne: Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet, bli en stark hållbar tillväxtmotor, dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur, utveckla morgondagens välfärdstjänster samt bli globalt attraktivt. Bland de frågor som berör havsplanering i dokumentet kan nämnas att det i visionen målbild för Skåne 2030 nämns *”förstärkta ekosystemtjänster till havs och på land har bidragit till en hållbar livsmedelsförsörjning, ökad biologisk mångfald, ökad tillgång till förnyelsebar energi och ett varierat landskap. Det öppna Skåne är i balans”*.

Bland stora miljöutmaningar nämns: *”Kust och hav är drabbade av erosion, ett försämrat kustfiske och konkurrerande intressen om havsområden. Övergödning är ett av de största problemen i Skånes vatten. Av dokumentet framgår också att det är viktigt med rent vatten och att det är viktigt att stärka tillgången till grön- och havsområden samt att framtidens klimatutmaningar är centrala”*.

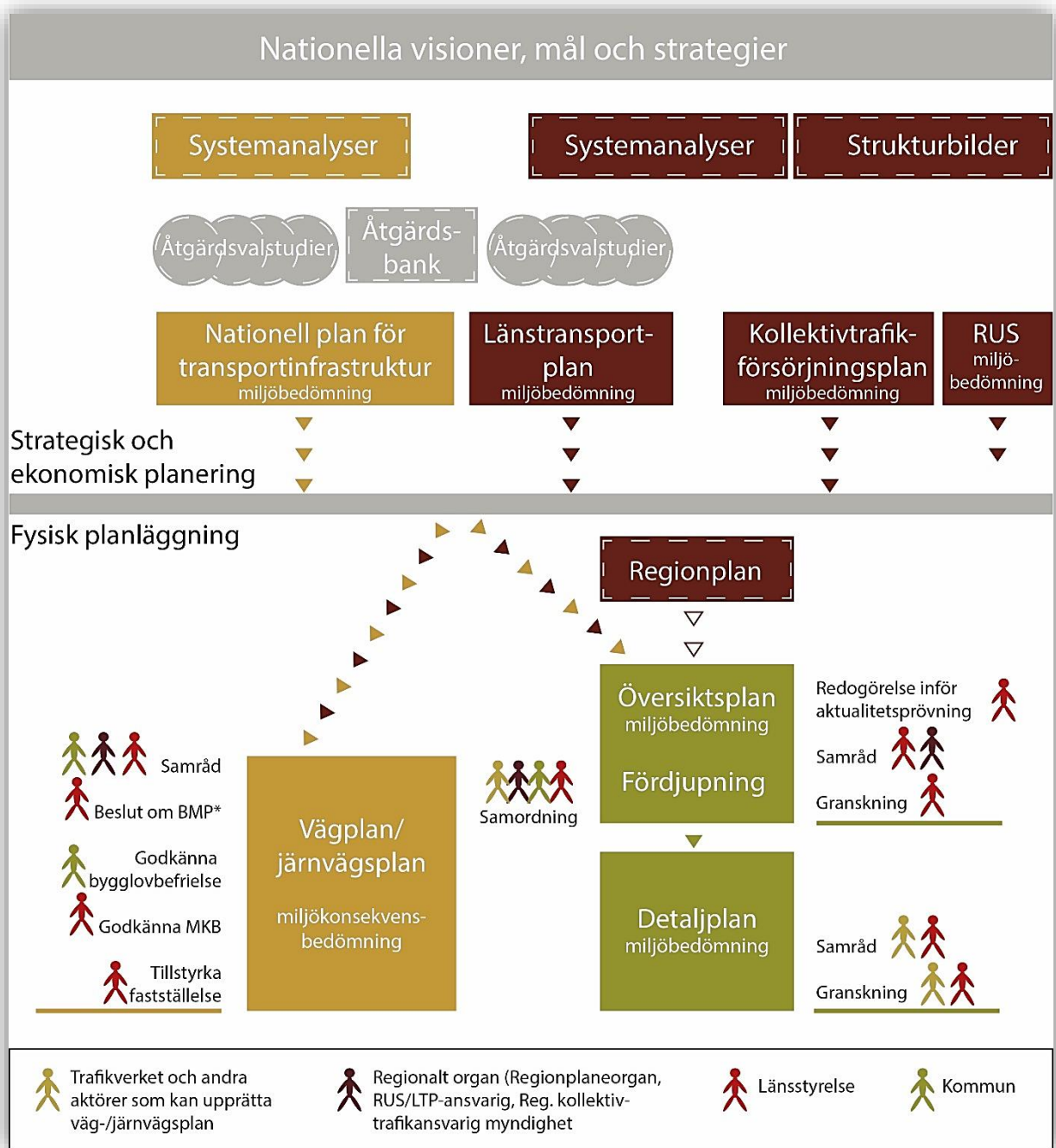
Andra relevanta frågor i dokumentet är önskemål på satsningar på bio, vind- och solenergi.

I dokumentet lyfts också särskilt fram *”att Skånes roll som gods- och logistikregion ska stärkas med en utveckling av de skånska hamnarna.”*

Bland delstrategierna kan nämnas att 2030 *”ska den internationella tillgängligheten ha förstärkts bl a. genom en utveckling av färjetrafiken i Östersjön och ytterligare en fast förbindelse över Öresund.”*

Infrastrukturplanering

Planering av infrastruktur utgår från lag om byggande av järnväg 1995:1649 (banlagen) eller väglagen samt miljöbalken och MKB-förordningen. Länsstyrelserna har en viktig roll i detta genom att fatta beslut om betydande miljöpåverkan, handläggning av miljöbalksärenden, godkännande av MKB samt tillstyrker fastställelse enligt ban- och väglagen. Det finns också som tidigare nämnts kopplingar till kommunernas fysiska planering då ban- och väglag finns med bland lagar som omfattas av hushållningsbestämmelserna. Staten, genom trafikverket, tar fram beskrivningar över riksintressen för kommunikationer. Länsstyrelserna bidrar med underlag till värdebeskrivningarna. Dessa planeringsprocesser (figur 4) sker parallellt med havsplaneringen t ex avseende fasta förbindelser över Öresund.



Figur 4 . Infrastrukturplaneringssystemet. Bilden visar hur planer i form vägplaner och järnvägsplaner kan kopplas ihop med nationella visioner, mål och strategier och befintlig fysisk planering.

Nyttor med statlig havsplanering

Utifrån propositionen 2013/14 :186 och egna iakttagelser genom projektet i Öresund kan följande nyttor med statlig havsplanering identifieras:

Införandet av ett system för havsplanering kommer att bidra till en ökad kunskap om och överblick över havsområdena, vilket kommer att ge både kommunerna och staten bättre underlag för sin planering och bidra till att intressekonflikter av olika slag kan begränsas

I Sveriges ekonomiska zon där planering helt saknas av havsområdena erhålls genom havsplanering en samlad bild av anspråk och skyddsbehov.

Planeringen innebär möjligheter att väga in lokal, regional, nationell och global nytta och skada av viss användning av områdena.

Att det finns ett samordnat underlag där olika riksintresseanspråk har avvägts mot varandra inför prövning av anspråk på användningen av havsområdet vid t.ex. tillståndsprövning

Havsplanerna, med sitt samlade kunskapsunderlag, kommer att ge en helhetsbild av de intressen, anspråk och skyddsbehov som finns för havsområdena och underlätta för den enskilde vid framtagande av miljökonsekvensbeskrivningar och beredning av tillståndsärenden.

Den överlappande planeringen ger incitament för den kommunala planeringen att komplettera den statliga i området närmast kusten och ger också möjlighet för kommunerna att, precisera och mer detaljerat, redovisa användningen inom områden som överlappar.

4. Riksintresseanspråk i Öresund

De riksintresseanspråk som berör Öresund listas och beskrivs nedan. Samtliga beskrivningar är hämtade från Länsstyrelsens geodatakatalog (2017). Kartor över riksintressen redovisas i **bilaga 1**.

Riksintresse Yrkesfiske

Havs- och vattenmyndigheten är dataägare. Områden vilka av Fiskeriverket utpekats som riksintresse för yrkesfisket enligt 3 kap. 5 § miljöbalken. Utpekade 2006 och är i behov av översyn.

Riksintresse Naturvård

Naturvårdsverket är dataägare. Områden vilka av Naturvårdsverket utpekats som riksintresse för naturvård, enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Kartlagret är en hopslagning av länens harmoniserade skikt.

Riksintresse Friluftsliv

Naturvårdsverket är dataägare. Områden av nationell betydelse kan pekas ut som områden av riksintresse för olika ändamål. Riksintressen är ett verktyg för kommunal samhällsplanering och områden som är av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada deras värden eller möjligheterna att använda områdena för avsett ändamål. Enligt 3 kap. 6 § miljöbalken.

Riksintresse Kulturmiljövård

Riksantikvarieämbetet är dataägare. Områden vilka av Riksantikvarieämbetet utpekats som riksintresse för kulturmiljövård, enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Kartlagret är en hopslagning av länens harmoniserade skikt.

Riksintresse Sjöfart

Trafikverket är dataägare. MB 3kap 8.

Riksintresse väg och järnväg

Trafikverket är dataägare. MB 3kap 8.

Riksintresse Natura 2000 fågeldirektivet (SPA) och Riksintresse Natura 2000 habitatdirektivet (SCI)

Naturvårdsverket är dataägare. WMS-tjänst innehållande Natura 2000-områden. Natura 2000-områden utses med stöd av två direktiv nämligen fågeldirektivet (direktiv 79/409/EEG) samt habitatdirektivet (direktiv 92/43/EEG). Fågeldirektivet berör totalt 200 fågelarter varav 66 finns i Sverige. Varje medlemsland ska dels vidta åtgärder som är nödvändiga för att bibehålla fågelarter i livskraftiga populationer (exempelvis reglera fågeljakten) och dels vidta särskilda åtgärder för fågelarter som är listade i direktivets bilaga 1. Bland annat ska särskilda skyddsområden pekas ut. Skyddet kan också handla om att återställa livsmiljöer för fåglarna. Habitatdirektivet behandlar naturtyper samt andra artgrupper än fåglar. Begreppet habitat används mycket brett och innefattar såväl geologiska formationer som biotoper och växtsamhällen. Artgrupperna i direktivet är däggdjur, däribland varg, vissa säl och fladdermusarter, groddjur som klockgroda, fiskar som lax och stensimpa, mollusker som flodpärlmussla, kärlväxter som till exempel guckusko och mossor som hårklomossa. Lavar, svampar och alger ingår inte i direktivet. Totalt listas över 170 naturtyper i bilaga 1 till habitatdirektivet, varav 88 finns i Sverige. Varje medlemsland ska föreslå områden med dels berörda naturtyper dels arter som nämns och dels se till att nödvändiga åtgärder vidtas i områdena för att bevara arternas livsmiljöer så att de kan fortleva i livskraftiga bestånd och att naturtyperna bevaras långsiktigt. För både habitat och fågeldirektivets områden gäller att medlemslandet ska se till att Natura 2000-områdena får den skötsel de behöver samt övervaka att deras naturvärden bevaras så att tillståndet för berörda naturtyper och arter förblir gynnsamt. De olika naturtyperna i direktivet definieras i EU-kommissionens tolkningsmanual (Interpretation).

Riksintresse Högexploaterad kust MB4kap4

Länsstyrelsen är dataägare. Områden vilka av riksdagen utpekats som riksintresse för högexploaterad kust enligt 4 kap. 4 § miljöbalken. Kartlagren är en hopslagning av länens harmoniserade skikt.

Riksintressen utanför havsplaneområdet

Kopplingen mellan land och hav är viktiga frågor att ha med sig i planeringen. Förutom att planering på land påverkar havsområdet så påverkar också havsplanering och aktiviteter till havs landområden. En ökad sjöfart eller ett ökat fiske kan ge upphov till effekter och behov av beredskap i den kommunala planeringen som staten inte har planeringsrådighet över. Viktiga områden där havsplanering kan påverka såväl statliga som kommunala intressen är industri- och fiskehamnar.

Stockholm och Helsingborg var de hamnar som hade flest fartygspassagerare, 8,4 respektive 7,7 miljoner. Hälften av den svenska godshanteringen utfördes i de fem största hamnarna Göteborg, Brofjorden, Trelleborg, Malmö och Luleå. Göteborg var störst, där hanterades 38 miljoner ton (figur 5).

Nedan listas de viktigaste industri- och fiskehamnarna i Öresund.

Malmö hamn

Hamn av riksintresse, allmän hamn, TEN – TA (TEN = Trans - European Networks är en organisation inom EU för satsningar på infrastruktur som kopplar samman de europeiska länderna.)

Barsebäck hamn

Hamn av riksintresse, kärnkraftshamn

Landskrona hamn

Hamn av riksintresse, allmän hamn. Dessutom stort kommunalt och regionalt intresse

Helsingborgs hamn

Hamn av riksintresse, allmän hamn, TEN - TA

Vikens hamn

Fiskehamn av riksintresse, motiverad av att det är en isfri hamn

Borstahusens hamn

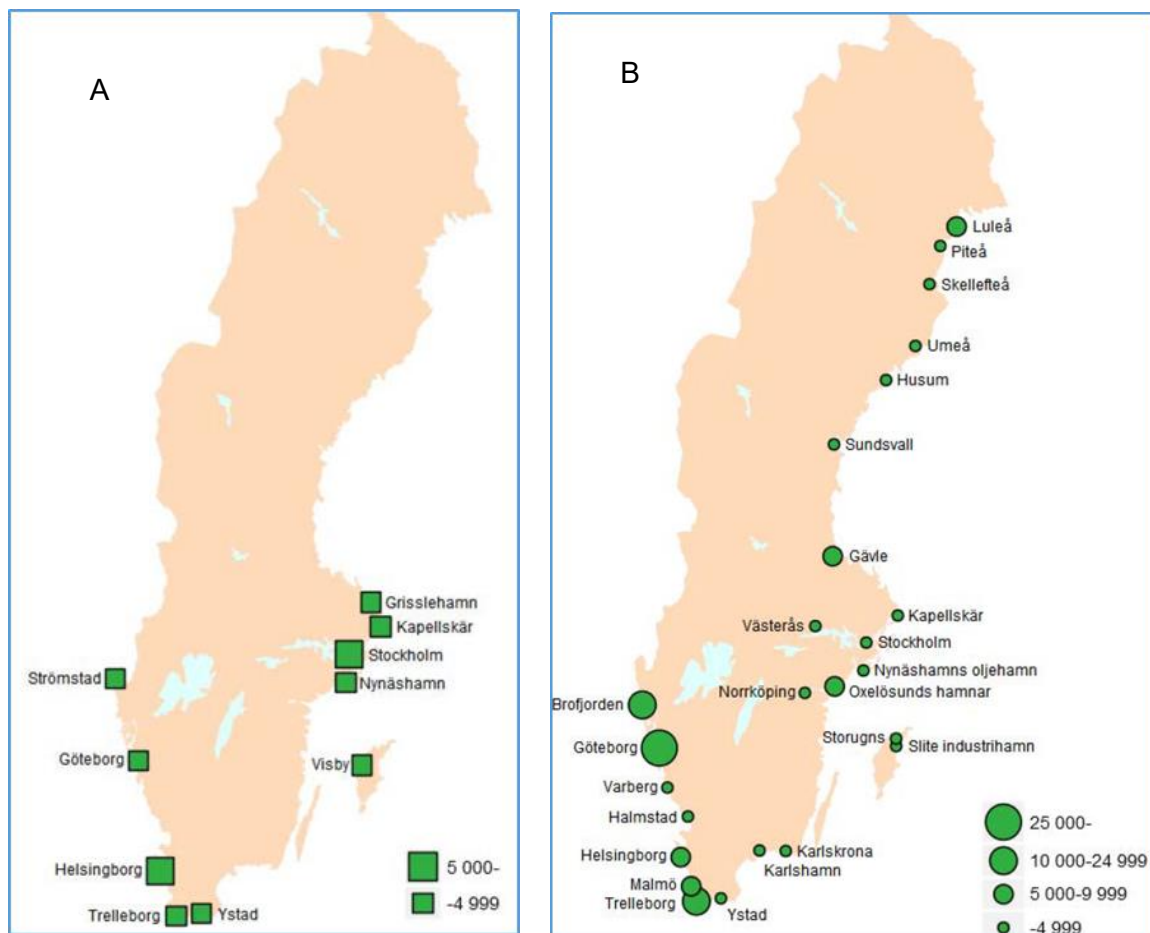
Fiskehamn av riksintresse, landad kvantitet (ton för år 2004): 1199 ton

Lomma hamn

Fiskehamn av riksintresse, landad kvantitet (ton för år 2004): 733 ton

Limhamns hamn

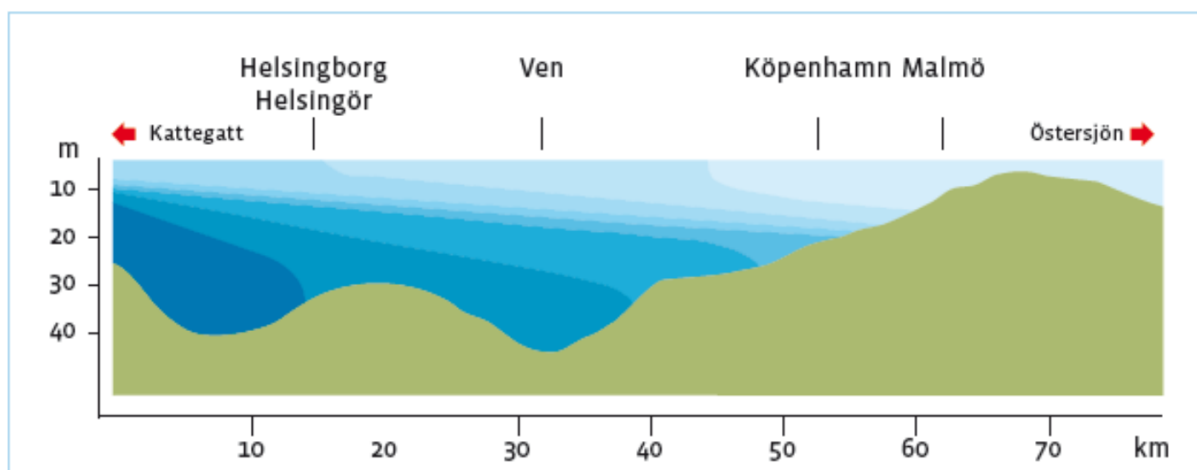
Fiskehamn av riksintresse, landad kvantitet (ton för år 2004): 611 ton



Figur 5. A. De största svenska hamnarna efter antal passagerare 2015, 1 000-tal. B. De största svenska hamnarna efter hanterad godsmängd 2015. Kvantitet 1 000 ton. Källa: Trafikanalys, Sjötrafik 2015, Statistik 2016:17.

5. Öresunds naturförutsättningar

Öresund är en av förbindelserna mellan Östersjön och Kattegatt vilket skapar mycket speciella förhållanden. Det lättare bräckta Östersjövattnet strömmar norrut genom sundet ovanpå det saltare tyngre Kattegattvattnet. Topografin varierar från långgrunda bukter till djuphålor runt 50 meters djup. Medeldjupet ligger runt 15 meter vilket gör sundet till ett relativt grunt område. Det finns allt från klipp- och stenbottnar till sand- och mjukbottnar. I sundets södra del i höjd med Malmö och över till Amager sträcker sig en tröskel, Limhamnströskeln, vilket gör att vattendjupet här endast blir omkring åtta meter som djupast. Den stora variationen ger unika förhållanden med mycket varierade djur- och växtsamhällen (figur 6).



Figur 6 . Figuren visar ett tvärsnitt av Öresund i nordsydlig riktning. Den blå färgen illustrerar salthalten i vattnet (ju mörkare färg desto högre salthalt) och här syns hur det utsötade Östersjövattnet flyter ovanpå det saltare Kattegatt vattnet. Ett språngskikt bildas mellan de två lagren. Tröskeln i Öresunds södra del hindrar det salta vattnet från Kattegatt att tränga in söderut till Östersjön.

Viktiga faktorer som har betydelse för livsbetingelserna i havet är strömförhållanden, temperatur och salthalt. De olika livsmiljöerna kan indelas i fria vattenmassan, växtliv på havsbotten samt djurliv på havsbotten.

I den fria vattenmassan rör sig de flesta organismer någon gång under sitt liv. Växtplankton är basen för en stor del av livet i havet genom att de bygger upp organiskt material och på så sätt utgör första steget i näringsväven. Växtplankton äts av djurplankton som i sin tur blir föda åt bland annat småfisk. Sill, makrill och horngädda är exempel på fiskarter som lever i fria vattenmassan. Säl och tumlare är vanliga i sundet och de söker föda i vattenmassan.

Växtlivet på botten består av både alger och blomväxter. Den absolut viktigaste blomväxten är ålgräs som kan växa ner till 8-10 meters djup (Länsstyrelsen, 2017 c). På grunda mjukbottnar har ålgräset en betydande ekologisk roll. Ålgräset bildar täta bestånd som är viktiga livsmiljöer för en lång rad växter och djur, det stabiliserar botten och fungerar som ett naturligt erosionskydd, det tar upp näringsämnen ur vattnet och bygger upp en stor biomassa. Många av de kommersiella fiskarterna tillbringar någon del av sin livscykel i ålgräsängen.

Algerna har inga rötter utan ett fasthåftningsorgan som kräver hårbotten för att kunna fästa. De indelas i grön-, brun- och rödalger och växer från ytan ner till ca 25 m djup. Då de flesta alger har ett marint ursprung minskar helt naturligt antalet arter från norr till söder i Öresund. Flera olika algarter

kan växa tillsammans och bildar en artrik miljö där flertalet små och stora djur lever i skydd av vegetationen.

Djurlivet på botten är mycket varierat med omkring 1 500 observerade arter. En till synes "död" sandbotten rymmer ett flertal arter som lever nergrävda. Andra arter lever på sedimentytan eller på vegetation och stenar. Bottendjuren utgör en viktig födobas för många fiskarter och i de grundare områdena även för fåglar. Bottendjuren kan indelas i olika samhällen med några dominerande karaktärsarter. Indelningen av samhällena görs utifrån vattendjup, substrat och salthalt. I Öresund förekommer ett flertal olika djursamhällen.

Vid Limhamnströskeln finns Nordeuropas största sammanhängande blåmusselbank. Blåmusslorna filtrerar vattnet för att äta växtplanktonen och fungerar på så sätt som ett naturligt reningsfilter. Musselbankar fungerar som en slags hårbotten där flera olika djur- och växtarter kan leva.

Öresund har tack vare frånvaro av trålning, sedan 1930-talet, ett hållbart torskbestånd men även starka bestånd av andra fiskarter. I Öresund finns också både hotade marina arter och naturtyper.

6. Kulturmiljövärden i Öresund

Här redovisas en överblick över kulturmiljövärden inom respektive polygon som är angivna i planskissen Öresund (Länsstyrelsen 2017 a). FMIS Riksantikvarieämbetets nationella fornminnesinformationssystem, Fornsök är en bra början, men är när det gäller marinarknologiska lokalteter inte heltäckande. Sammanställningen har gjorts av Ulla Isabel Wolfe kulturmiljöenheten, Länsstyrelsen Skåne som i samtal med Björn Nilsson på Lunds Universitet erhållit material och hjälp med att få tillgång till relevanta databaser. Som underlag för denna översikt ligger därför flera olika dokumentationer/databaser som har gjorts över åren och i olika regi. Kartläggningen i dessa olika projekt har gjorts med olika metod, målsättning och dokumentations metod (projicering/position). Det har inte varit möjligt att sammanställa en karta över kulturmiljön i Öresund, då detta arbete skulle kräva en mera omfattande insats på grund av den varierade dokumentations metodik och projicering som används i databaserna. Nedan följer kort redogörelse av de använda databaserna.

- FMIS, Riksantikvarie ämbetets Fornsök.
- Inom ramen för forsknings nätverket *SPLASHCOS Submerged Prehistoric Archaeology and Landscapes of the Continental Shelf* har man tagit fram en översikt över submarina platser. Denna databas är således granskad vetenskapligt. Tyvärr lades databasen ner under arbetets gång, vilket gjorde att bara rådata gick att få ut till denna översikt. När databassidan är i funktion igen så finns mera detaljerad information om platserna att hämta här.
- I förbindelse med byggandet av Öresundsbron gjorde Skov - og Naturstyrelsen i samarbete med Nationalmuseet, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg i Danmark samt Malmö Sjöfartsmuseum i Sverige en rekognosering (förundersökning) efter Öresunds historiska vrak och stenåldersboplatser samtidigt som man inom ramen för detta samarbete jobbade med metodutveckling. Man använde sig av ekolodning och dykning (Fischer A. 1997). Den nordliga gränsen för dessa undersökningar är linjen mellan Helsingborg och Helsingör. Man har huvudsakligen fokuserat på förekomsten av ben och bearbetad flinta. Flera av Fischers lokaler är inkluderade i SPLASHCOS, där placeringen också är mera precis. Fischers dokumentation fungerar därför enbart som komplement.

Dessa projekt riktade sitt fokus på följande lämningar:

Submarina platser (boplatser och inte stratifierade fynd) primärt stenålder.

Vrak (härunder historiska (fornlämningsklassade) och förlisningsuppgifter).

Översikten kan således inte sägas vara fullständig, men indikativ av Öresunds rika existerade kulturmiljö under ytan.

Genomgång av områden:

Område ÖR 1

Vrak:

Oklar eller nyare tid: RAÄ: 92:154, 922:015, 92:24, 922:005, Viken 63; RAÄ 92:154 "Rosalind" byggd 1884 engelsk ångare. Sjönk 9 November 1895.

Förlisningsuppgift: RAÄ Allerum 187 Förlis 1924 Ångfartyg Polaris av Storängen. RAÄ Allerum 185 oklar datering förlis på grundstötning på Domstenrev, RAÄ A FÖR 5689 Förlis på Svinbådan 1915, RAÄ A FÖR 7991 förlis 1945 tysk minsvepare, RAÄ A FÖR 7206 förlis 1928 "GAMEN".

Submarina platser:

Där finns inga lokaliserade platser i område 1, däremot finns indikationer i och med fyndplatsen Ransvik (sammanfaller möjligen med RAÄ Brunnby 387) som visar på en samling inte stratifierade fynd, primärt flinta, daterad 8000-5000BC. Som hittades nordöst om område 1 på 8-12 m djup.

Område ÖR 2

Vrak:

Oklar eller Nyare tid: RAÄ 74:4; Kvistofta 125;;Helsingborg 248; 74:5; 74:7; Allerum 186; Kvistofta 127; RAÄ Helsingborg 280 (1892 – ångaren Otto); RAÄ 922:002 förmodligen byggd som "ss Hawarden" 1883 OBS se även A FÖR 5503;. Sänktes i början av 1900-talet.

Historisk : RAÄ Helsingborg 250 daterad 1658 tolkas som en av de örlogsmän som sänktes i samband med slaget utanför Helsingborg.

Submarina platser:

I den sydöstliga delen av område 2 ligger fyra stenåldersplatser Två platser längre åt söder: RAÄ Landskrona 74:61 och 51:1. Okänd utbredning på båda, men rikt material organiskt såväl som oorganiskt.

"Pilhaken öst och No". Båda utgör material från mesolitikum. Förstnämnde (RAÄ Landskrona 74:63) består av inte stratifierade fynd och sistnämnde (RAÄ Landskrona) består av en boplatser med kulturlager, radiokarbondaterad till 7005-6620BC.

Fischer har ytterligare registrerad fyra sannolika boplatser från mesolitikum (stenålder) baserad på närvaron av bearbetad flinta i den sydostligaste delen/gränsen av område 2.

Område ÖR 3

Inga dokumenterade vrak.

Inga dokumenterade submarina platser

Område ÖR 4

Inga dokumenterade vrak

Inga dokumenterade submarina platser

Område ÖR 5

Vrak:

Oklar eller nyare tid: RAÄ 74:9; 922:003; 922:004;

Förlisningsuppgift: RAÄ A FÖR 6495 datering oklar.

Submarina platser:

I den nordostliga delen av område 5, där det angränsar område 2, finns fem dokumentationer om sannolika boplatser från mesolitikum (stenålder). Två stenåldersboplatser med datering till mesolitikum och tre boplatser med stenåldersmaterial.

Område ÖR 6

Vrak:

Oklar eller nyare tid: RAÄ 74:110.

Historisk: RAÄ 921:002 datering 1300 talet. Tolkning: ett av drottning Margaretas Flotta som förliste under storm.

Förlisningsuppgift: RAÄ A FÖR 5907 förlist under slutet av 1800-talet.

Inga dokumenterade submarina platser.

Område ÖR 7

Vrak:

Oklar eller nyare tid: RAÄ 74:99; 922:011;

Historisk: RAÄ 74:98 "ryssvraket" dateras till 1700-talet.

Submarina platser:

RAÄ 74:67, Fyndplats av bearbetad flinta i samband med marinarkeologiska förundersökningar inför Öresundsförbindelsen. (Dencker)

I den sydöstliga delen av område 7 finns ytterligare åtta dokumentationer om sannolika boplatser från mesolitikum (stenålder).

Område ÖR 8

Inga dokumenterade vrak.

Submarina platser:

RAÄ 74:65 fyndplats av bearbetad flinta, lösrevet fynd. (Fischer)

Vid den nordligaste gränsen av område 8, där det angränsar område 7, finns åtta dokumentationer om sannolika boplatser från mesolitikum (stenålder). Det är samma nio platser som också angränsar till område 7.

Område ÖR 9

Vrak:

Oklar eller nyare tid: RAÄ 921:009

Submarina platser:

Boplatser:

RAÄ Hyllie 41:1 Okänd utsträckning av stor mängd bearbetat flinta; 74:60 boplat/visten med bearbetat flinta; 74:62 Boplat oklar utbredning bearbetat flinta.

Fyndplatser:

RAÄ 74:73 mindre mängd bearbetat flinta; RAÄ 154 mindre mängd bearbetat flinta (Dencker); RAÄ 74:68 mindre mängd bearbetat flinta; RAÄ 74:74 mindre mängd bearbetat flinta; RAÄ 74:76 mindre mängd bearbetat flinta; RAÄ 74:69 mindre mängd bearbetat flinta; RAÄ 74:77 mindre mängd bearbetat flinta; RAÄ 74:75 mindre mängd bearbetat flinta; RAÄ 74:71 mindre mängd bearbetat flinta.

Enligt Fishers kriterier skulle följande klases som boplatser: RAÄ 74:72 bearbetat flinta; RAÄ 74:80 mycket stor mängd bearbetat flinta; RAÄ 74:70 bearbetat flinta; RAÄ Malmö 155 organiskt material samt bearbetat och värmepåverkat flinta .

Fischer noterar ytterligare tre platser och *SPLASHCOS* två fyndplatser längs västgränsen av område 9. Fischer noterar vidare fyra platser på den sydvästliga gränsen av område 9. Alla dessa platser dateras till stenålder och/eller mesolitikum.

Område ÖR 10

Vrak:

Oklar eller nyare tid: RAÄ 74:10

Submarina platser:

Fyndplatser: RAÄ 74:79 bearbetat flinta; RAÄ 74:78 bearbetat flinta.

Område ÖR 11

Vrak:

Oklar eller nyare tid: RAÄ 74:92 Okänd vrak minste djup 11 m; 74:13 ; 74:11 stålvrak möjligen byggd i Ungern 1958.

Förlisningsuppgift: RAÄ A FÖR 8021 minsvepare nr 13 – tysk; A FÖR 8466 förlist 1850-02-13 förlist i isen; FÖR 3269 förlist senare delen av 1800-talet.

Summering:

Övergripande kan konstateras att områdena 9 och 10 visar på ett särskilt stort antal värdefulla submarina boplatser och fyndplatser som i stort sett är spridda i hela området. Fynden och boplatserna har en datering till huvudsakligen mesolitikum. Sett från en representativitets perspektiv måste det emellertid poängteras att just dessa områden också är särskilt noggrant undersökta i förbindelse med Öresundsförbindelsen. Det kan därför inte uteslutas att en liknande

bild ses i de övriga områden. Således finns det indikationer på kluster av submarina platser längs med den nordliga gräns mellan område 8 och 7 och längs den sydostliga gränsen av område 2.

Områden 1 och 2 har flest vrak. Dock är majoriteten av oklar eller av nyare datum.

Områden 3 och 4 visar i nuläget inte på varken vrak, förlisningsuppgifter eller dokumenterade lämningar av submarina lämningar.

7. Naturresursutvinning

Sandtäkt

I nuläget sker ingen utvinning av sand på den svenska sidan av Öresund. I Danmark finns en del täkter, vilka redovisas i avsnittet befintlig användning. Historiskt har sandtäkt bedrivits på flera platser i Öresund till exempel på Disken och i Lundåkrabukten. På båda dessa platser är påverkan på bottenarna stor (Nordenberg 1974 och SGU 2017). Sveriges Geologiska Undersökning, SGU har enligt uppdrag i regleringsbrev tagit fram en rapport, Förutsättningar för utvinning av marin sand och grus i Sverige (SGU 2017). Ett utpekade område, Sandflyttan beläget inom Vellinge kommun och ekonomisk zon berör Öresund. Enligt rapporten kan sandtäktsverksamhet vara möjlig i de områden redovisade som postglacial sand och grus väst och sydväst om de ekologiskt värdefulla områdena där bottenvegetation och musselbankar förekommer. När SGU:s rapport togs fram hade inte myndigheten kännedom om det Natura 2000 område för tumlare inom habitatdirektivet som regeringen beslutade om i december 2016. I Länsstyrelsens beskrivning till planskiss Öresund bortvaldes sandtäkt som användning inom Öresunds del av Sandflyttan. Med hänsyn till de stora naturvärdena är potentialen för att utvinna sand begränsad om naturvärdena ska beaktas.

Koldioxidlagring

I HaV:s första utkast till havsplaner för Östersjön och Västerhavet finns potentiella områden för koldioxidlagring i både Öresunds norra och södra gränsområden. Med hänsyn till osäkerheter och ett långt tidsperspektiv innan en sådan verksamhet skulle bli aktuell har detta inte beaktats i projektet.

8. Befintlig användning i Öresund

Användning i Danmark

Ansvarig myndighet för havsplanering i Danmark är Sjöfartsstyrelsen. Då den danska planeringen ännu inte är i fas med den svenska, har projektet haft svårt att genomföra en gemensam planering. I kartan befintlig användning, **bilaga 2**, har vi med hjälp av sjökort från Sjöfartsverket identifierat undervattenskablar, rörledningar och utvinningsområden. Färjelinjer har digitaliserats från Eniro samt Google Maps.

Användning i Sverige

I kartan befintlig användning, **bilaga 2**, har vi med hjälp av sjökort från Sjöfartsverket identifierat undervattenskablar, rörledningar och utvinningsområden. Färjelinjer har digitaliserats från Eniro samt Google Maps. Farleder på den svenska sidan har hämtats från Sjöfartsverket

författningssamling SJÖFS 2013:4; Sjöfartsverkets tillkännagivande av register över allmänna farleder och allmänna hamnar.

I kartan befintlig användning redovisas även naturreservat från Naturvårdsverket samt Lillgrunds vindkraftpark.

På samma karta är också den s.k. "kilen" utritad. Se nedan under rubriken "Trålförbudet" för mer information om kilen.

Fisket i Öresund

Trålförbudet

Redan 1932 ingicks en överenskommelse mellan Sverige och Danmark om att det skulle råda trålförbud i Öresund. Överenskommelsen kom till som en säkerhetsåtgärd på grund av den täta fartygstrafiken men har spelat stor roll för befintliga värden i sundet. Diskussioner pågår om att förnya överenskommelsen och ge den ett tillägg med ett naturvårdssyfte. I norra delen av Öresund, i den så kallad "kilen", är det idag tillåtet att tråla med trål utrustad med artsorterande rist och med s.k. SELTRA-trål året om. Kilen går en bit in i Öresund och omfattas inte av överenskommelsen med Danmark. Initiativ från NGO:er och kommuner finns om att även Kilen skall vara trålfritt.

Trots trålförbudet har det periodvis förekommit ett ganska omfattande olagligt fiske med trål i norra Öresund. Ökade insatser från kustbevakningen har resulterat i att tjuvfisket minskat på senare år men det förekommer stundtals fortfarande.

Yrkesfisket

Uppgifter om fiskare och fångststatistik är hämtade från HaV. HaV:s källa är av fiskarena lämnade fiskeloggböcker och HaV:s fiskprisstatistik hämtad från inlämnade avräkningsnotor.

Antal yrkesfiskare och fartyg (hösten 2016)

Totalt finns 62 fiskefartyg med hemmahamn i Öresund, dessa är fördelade på 41 licensierade yrkesfiskare. Fiskelicens är ett krav för att få fiska yrkesmässigt och sälja fångsten.

Fartygen är småskaliga d v s de är under 12 meters längd och fiskar inte med trål. Det fiskas i hela sundet och fiskeplatserna kan växla beroende på variationer i fiskbestånd, kvottilldelningar och fiskpriser.

Antal licensierade fiskare med registrerad hemmahamn i de olika kommunerna längs Öresund.

Höganäs: 19 fartyg, ägda av 10 fiskare. Alla fartyg är småskaliga d v s under 12 meters längd och fiskar inte med trål.

Helsingborg: 7 fartyg, ägda av 4 fiskare. Samtliga fartyg är småskaliga.

Landskrona: 14 fartyg, ägda av 10 fiskare. Alla fartyg utom 1, som är något över 12 m, är småskaliga

Kävlinge: Inga fiskelicenser inom kommunen

Lomma: 6 fartyg, ägda av 5 fiskare. Samtliga fartyg är småskaliga

Burlöv: Inga fiskelicenser inom kommunen

Malmö: 11 fartyg, ägda av 9 fiskare. Samtliga fartyg är småskaliga

Vellinge: 5 fartyg, ägda av 3 fiskare. Alla fartyg utom ett, som är något över 12 m, är småskaliga.

Även en del fiskare från andra län nyttjar sundets fiskehamnar för landning av fångster.

Värdet av den fisk som landas av fiskarna i Öresund uppgick år 2015 i förstahandsledet till ca 15 miljoner kr. I konsumentledet är värdet mångfalt högre. Fisket i Öresund kan också beskrivas kvantitativt. I figur 7 åskådliggörs detta genom att landningsvikten för olika delar av Öresund har markerats på en karta som också redovisar områden för riksintresse yrkesfiske. Kartan har tagits fram med loggboksdata inklusive kustjournaler där uppgifterna är självrapporterade av fiskarena och avräkningsnotor som grund. Endast fiske som bedrivits med ett registrerat fiskefartyg finns med, vilket innebär att uppgifterna inte är heltäckande för exempelvis fällfångst av lax och ål, vilket till viss del sker utan ett registrerat fiskefartyg. Bortfallet bedöms som mindre avgörande för den översiktliga bilden.

Den både fångstvärdemässigt och fångstkvantitativt största fiskehamnen är Borstahusen följt av Lomma, Limhamn och Helsingborg.

Torskfisket är stommen i Öresundsfisket och de högsta fångstvärdena finns i detta fiske följt av kvabbs- (hona av sjurygg) och blankålsfisket. Sillfisket är ett allt viktigare komplement till torskfisket.

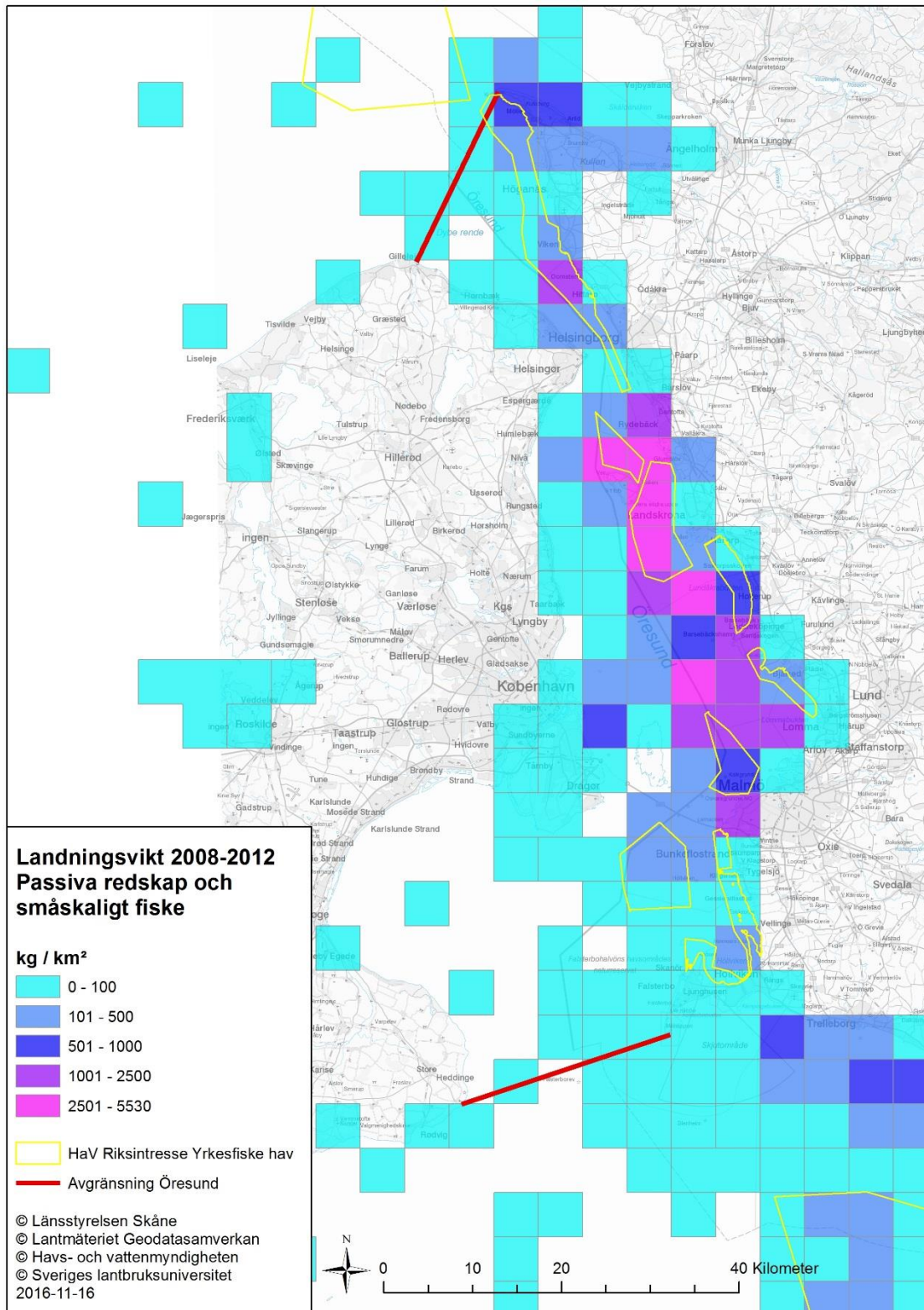
Fördelat på årets månader har yrkesfisket de största inkomsterna i februari och mars månad (kvabbsfisket) samt i november månad (blankålsfisket).

Förutom med garn fiskas med ryssjor, långrev, burar och fasta bottengarn. Trålfiske är förbjudet i Öresund. Garnfiske efter torsk dominerar men man fiskar även sill, plattfisk, ål, horngädda och i norra Öresund sjurygg, tunga och hummer. De kvantitativt största fångsterna utgörs av torsk, sill och kvabbs (hona av sjurygg).

Öresund har en i förhållande till många andra havsområden ganska stabil förekomst av torsk och andra arter. Förmodligen främst beroende på det sedan 1932 gällande trålningsförbudet.

Gemensamt fiske med Danmark

Fisket i Öresund är till vissa delar gemensamt för svenska och danska fiskare. Svenska fiskare får fiska på den danska sidan och danska fiskare på den svenska. Dock fiskar man enligt det egna landets nationella regler såvida inte EG:s förordningar föreskriver annat. De nationella reglerna skiljer sig i vissa fall åt vad avser minimimått, fredningstider etc.



Figur 7 . Landningsvikt i olika delar av Öresund i förhållande till avgränsningen av riksintressen för yrkesfiske. En liknande analys av landningsvärde ger en likartad geografisk bild med god överensstämmelse med riksintresseområdena.

Rådande förutsättningar för det kustnära fisket i Öresund

Nedan listas viktiga förutsättningar för yrkesfisket i Öresund:

- Är selektivt och nära fiskresursen.
- Har liten påverkan på havsbotten då man inte får fiska med trål.
- Ger liv åt mindre hamnar, även på vintern.
- Kräver inte stora kapitalkostnader.
- Ger förutsättning för ett jämställt familjeliv, fiskaren återvänder hem varje dag.
- Har en stor närmarknad.
- Är politiskt prioriterat.
- Låg lönsamhet främst beroende på låga fiskpriser och minskade fiskekvoter.
- Skador på fångsten orsakade av säl, särskilt i södra och norra Öresund. Lokalt utgör även skarven ett problem.
- Sälmask i torsken.
- Tjuvtrålning i norra Öresund.
- Utfyllnader och sandsugning i Öresund har slagit ut stora arealer med lek och uppväxtområden.
- Flera viktiga fiskeplatser i Öresund sammanfaller med områden med höga biologiska skyddsvärden vilket medfört nya eller ökade restriktioner för fiskets bedrivande i dessa områden.
- Fartygstrafik, kabeldragningar, vindkraftverk etc tar viktiga fiskeområden i anspråk.
- Den nyinförda landningsskyldigheten ställer krav på att kunna landa även undermålig fångst i hamnarna.
- Hög medelålder (55 år) och mycket låg rekrytering av nya fiskare.

Fritidsfisket

Fritidsfisket brukar indelas i sportfiske, husbehovsfiske och turbåtsfiske.

Sportfisket

Sportfiske d v s fritidsfiske med spö, bedrivs i Öresund från land och båtar. Bl a fiskas torsk, havsöring, mulle, horngädda, sill, makrill, plattfisk och vid kusten gädda och abborre.

Husbehovsfisket

Det förekommer också ett s k husbehovsfiske d v s fritidsfiske med garn, långrev och ryssjor efter främst torsk, öring, plattfisk, sill och makrill.

Turbåtsfisket

I Öresund finns ett tiotal svenska turfiskebåtar som mot betalning kör s k pilketurer med fritidsfiskare. Man fiskar i första hand efter torsk men även andra arter t ex havsöring, mulle, horngädda, sill, plattfisk och makrill fångas. Vid kusten gädda och abborre.

Fritidsfiskets omfattning, värde och fångster

Enligt senaste beräkning (Fiskeriverket, 2006) fiskade totalt 40 000 fritidsfiskare i Öresund. Dessa generade tillsammans totalt 424 000 fiskedagar varav spöfisket omfattade 361 000 dagar. Detta gjorde då Öresund till det mest frekventerade fritidsfiskeområdet i Sverige. Förmodligen gäller detta även idag.

Fritidsfiskarnas genomsnittliga utgifter för fiskeutrustning, resor, båtar, turbåtar, guidning etc beräknades 2006 för hela Sverige till 125 kr per fiskedag, vilket för Öresund skulle innebära en omsättning på 53 miljoner kr. Till detta kommer värdet av rekreation.

Fritidsfiskets fångster i Öresund beräknades 2006 uppgå till 1 050 ton. Detta kan jämföras med yrkesfiskets rapporterade fångster i Öresund under 2015 på 846 ton. En av anledningarna till att fritidsfiskets fångster förmodligen är högre är minskade torskkvoter för yrkesfisket. Det diskuteras dock att införas restriktioner även i fritidsfisket.

From den 1 januari 2017 gäller att vid fritidsfiske i Öresund får högst fem exemplar av torsk behållas per fiskare och dag. Under 2017 får dock under perioden från och med den 1 februari till och med den 31 mars endast högst tre exemplar av torsk behållas per fiskare och dag.

Sjöfart i Öresund

Internationell utblick

År 2014 påbörjades konstruktionen av en ny Suez Kanal vid sidan av den existerande kanalen. Restiden förväntas minska från 18 till 11 timmar och väntetiden från dagens åtta till elva timmar till tre timmar. Den förväntade tidsbesparingen är alltså hög, vilket kan komma att påverka transportkostnaderna för gods från Asien. Även Panamakanalen är i expansion och kommer att tillåta större fartyg, post-panamax upp till 13 500 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit), att passera kanalen genom Panama mellan Atlanten och Stilla havet. Idag tillåter kanalen trafik med fartyg på ungefär 5 000 TEUs. Kanalen är del av mer än 144 maritima rutter som för samman 160 länder och når ungefär 1700 hamnar i världen. År 2013 transporterades 3,4 procent av världens sjötransporterade gods via kanalen. Konstruktioner av den nya kanalalen påbörjades redan 2007 och förväntades bli färdig i december 2015. Ungefär 10 procent av arbetet kvarstår fortfarande. (Trafikanalys, Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2016, Rapport 2016:1)

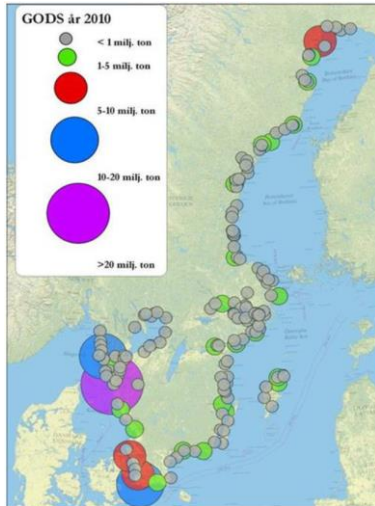
De största utmaningarna som sjöfarten möter anses bland annat bestå av de ökade och koncentrerade trafikvolymerna som de allt större fartygen orsakar, instabila oljepriser och övergång till alternativa bränslen, de nya svavelreglerna och ändrade rutter som följd av nya sjövägar. De växande fartygsstorlekarna och de därmed orsakade koncentrerade volymökningarna anses även vara hamnarnas största utmaning. De kräver större hamnkapacitet i termer av utrymme och effektivitet. De allt större fartygen och de koncentrerade volymökningarna ställer inte bara krav på hamnanläggningarna utan även på landinfrastrukturen. (Trafikanalys, Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2016, Rapport 2016:1)

Trend för fartygens storlek i svenska hamnar

I statistiken från de svenska hamnarna ingår lastat/lossat och uppgifter om av-/påstigande passagerare. Till viss del finns statistik om fartygsstorlekar. Statistiken visar att antalen anlöp minskar medan mängden gods ökar och utav detta drar vi slutsatsen att storleken på fartygen ökar. (Fredrik Söderbaum, Statistiker, Trafikanalys. 2017)

Sveriges godshamnar

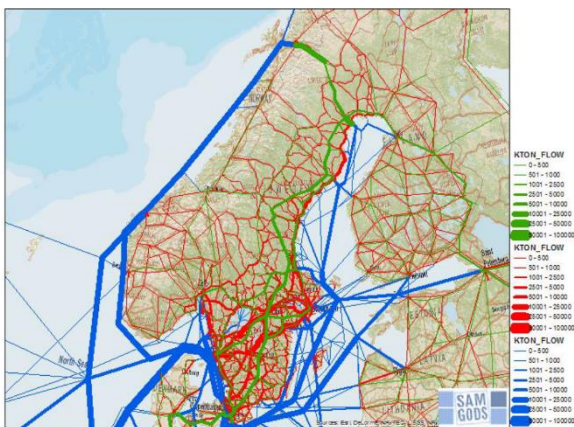
Sjöfartens betydelse för att skapa effektiva internationella transporter kan knappast överdrivas. Sverige har ett stort antal hamnar, både allmänna och hamnar knutna till industrin där den internationella trafiken är den dominerande, se figur 8. (Sjöfart, Underlagsrapport till Inriktningsunderlag 2018-2029, Rapport 2015:228, Trafikverket)



Figur 8. Godsvolym 2010 i svenska hamnar.

Öresunds betydelse för sjötrafiken nationellt och internationellt

Öresunds betydelse för sjöfarten både internationellt för länderna runt Östersjön samt nationellt framgår av kartorna nedan. Kartorna redovisar volymerna i sjö, väg- och järnvägsnätet år 2012 samt prognosticerade volymförändringar 2012-2040 och är hämtade från Prognos för godstransporter 2040 - Trafikverkets Basprognoser 2016, Trafikverket, Rapport 2016:06



Figur 9. Volym i väg-, järnvägs- och sjöfartsnätet år 2012.

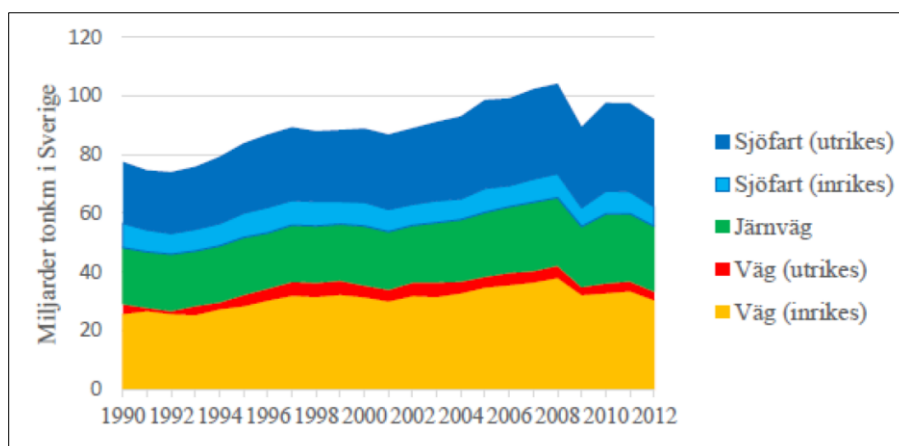


Figur 10. Volym i väg-, järnvägs- och sjöfartsnätet år 2012-2040

Sjötrafikens utveckling 1990-2012

I beräkningen av godstransportarbetet (tonkilometer) i Sverige används det svenska territoriet som avgränsning. För väg och järnväg inkluderas det svenska territoriet på land och för sjötransporter trafiken på de farleder som klassas som svenskt vatten i Samgodsmodellen. Ur figuren nedan framgår

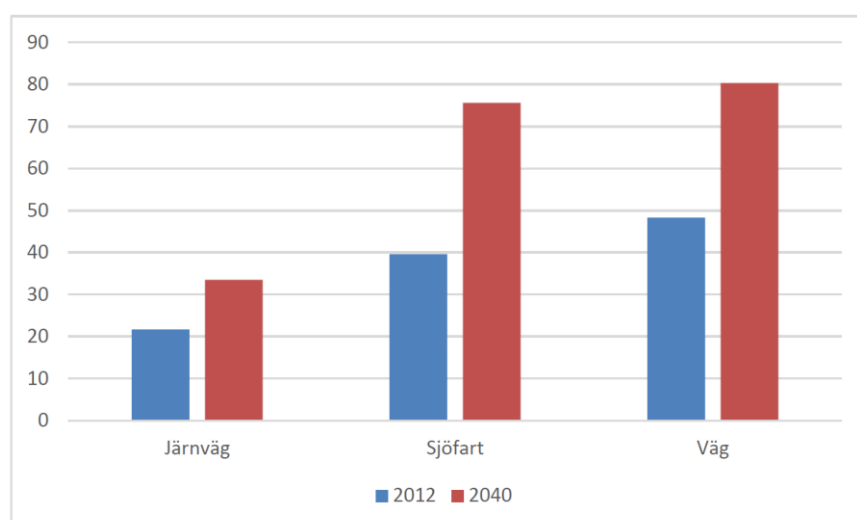
att antalet tonkilometer i Sverige har ökat sedan början på 1990-talet, bortsett från under den ekonomiska recessionen 2008/2009. Transportarbetets fördelning på trafikslagen har varit relativt konstant: väg 36–42 procent, järnväg 22–25 procent och sjöfart 37–40 procent. (Sjöfart, Underlagsrapport till Inriktningsunderlag 2018-2029, Rapport 2015:228, Trafikverket)



Figur 11. Godstransportarbete på väg, järnväg och till sjöss i Sverige 1990-2012 (i miljarder tonkilometer).

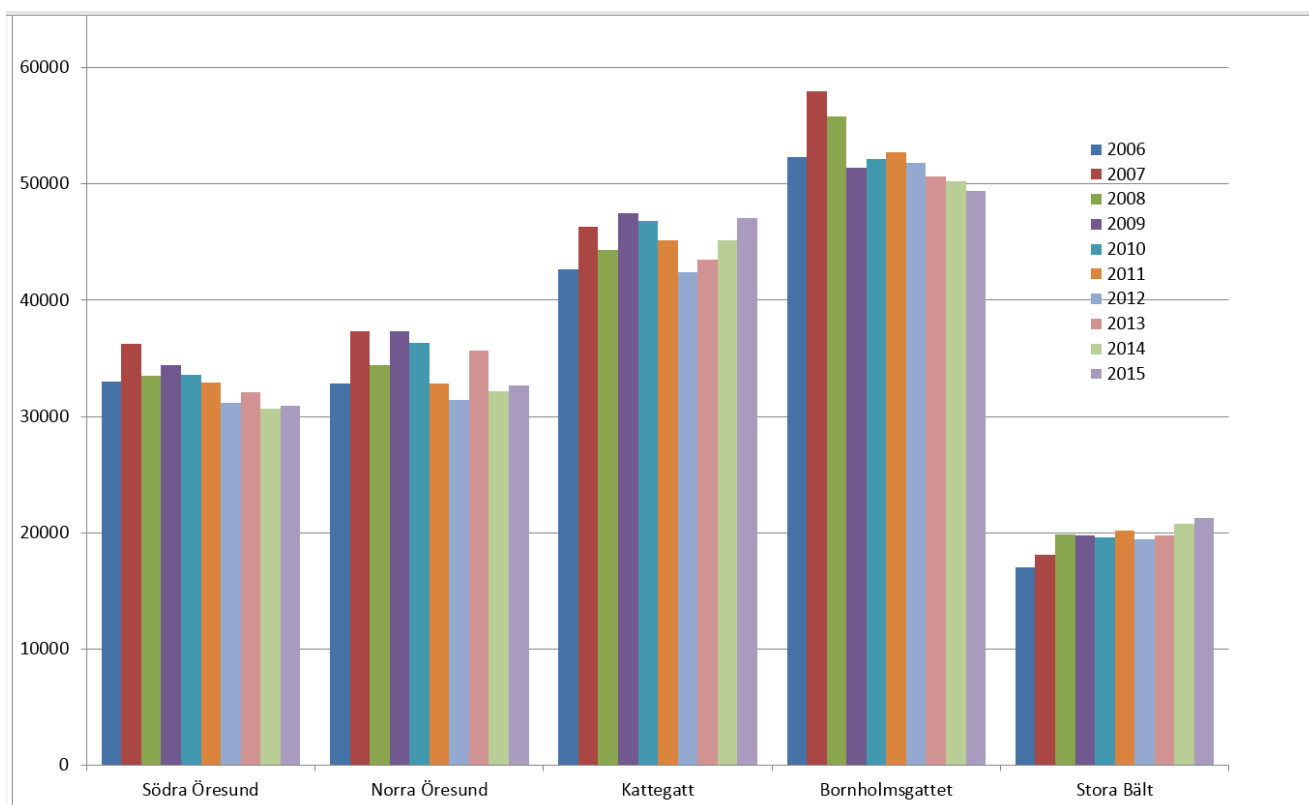
Prognos för sjötrafikens transportarbete till 2040

Prognosen är framtagen med det nationella godsmodellverktyget Samgods. Prognosen visar på en jämförelsevis kraftig ökning av transportarbetet fram till 2040 för sjöfart och väg, trots antaganden om höjda transportkostnader pga Svaveldirektivet, (som påverkar sjöfart och väg) och bränsleskatteökning (som påverkar väg). Modellresultaten pekar på en ökning av transportarbetet för sjöfart från 40 miljarder tonkilometer år 2012 till 76 miljarder år 2040. Motsvarande siffror för väg är 48 miljarder tonkilometer år 2012 och 80 miljarder år 2040. Den årliga ökningen för järnväg ligger på 1.6% per år, vilket kan jämföras med 1.8% för väg och 2.3% för sjöfart. Se även figur 12 nedan. (Prognos för godstransporter 2040 - Trafikverkets Basprognoser 2016, Trafikverket, Rapport 2016:062) Uppgifterna gäller transportarbete inom Sverige inklusive transittrafik.



Figur 12. Modellberäknat transportarbete per trafikslag 2012 och 2040 (miljarder tonkm per år)

Fartygstrafiken i Öresund

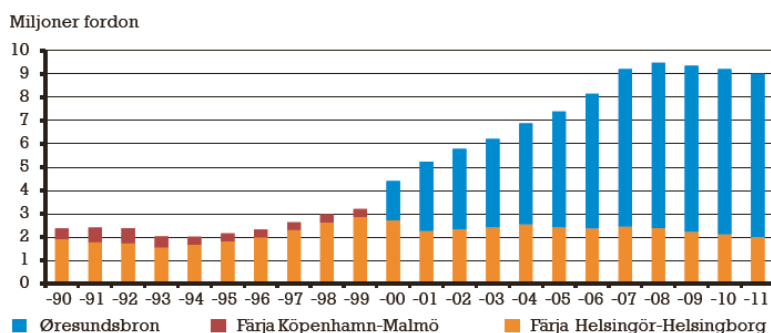


Figur 13. Figuren visar antal fartygspassager i båda riktningarna per år (2006-2015) i Södra och Norra Öresund, Kattegatt, Bornholmsgattet och Stora Bält, för alla fartyg som har transponderutrustning (AIS).
www.sjofartsverket.se/sv/Sjofart/Sjotrafikinformaton/Trafikflodesstatistik-fartyg/.

Färjetrafiken över Öresund

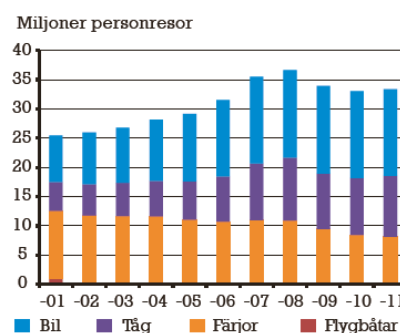
Under 1990-talet passerades Öresund av mellan två och tre miljoner bilar årligen med färjorna. Efter en mindre tillbakagång i trafiken under början av 1990-talet ökade antalet fordon över Öresund med i genomsnitt 10 procent per år från 1995 till 1999, se figur 14. Nya färjerutter, fler avgångar, lägre priser samt ökad tillväxt i Danmark och Sverige var orsaken till trafikökningen. (Tendens Öresund 2012, www.tendensoresund.org)

Trafiken över Öresund (1990-2011)



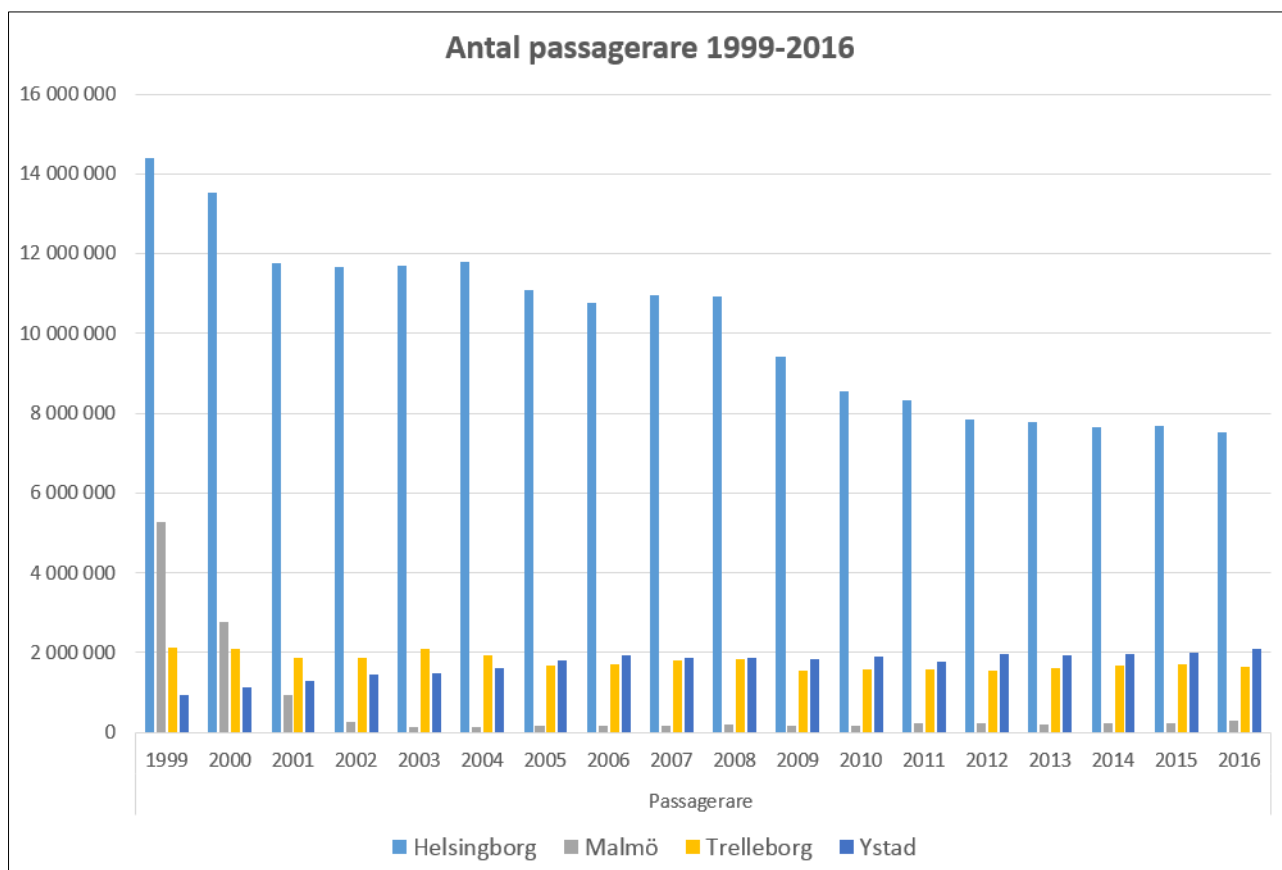
Källa: Shippax och Öresundsbro Konsortiet

Personresor över Öresund (2001-2011)



Källa: Shippax och Öresundsbro Konsortiet

Figur 14. Fordon och personresor över Öresund.



Figur 15. Antal passagerare på färjorna från Helsingborg har minskat stadigt sedan 1999 till följd av att Öresundsbron har öppnat, se figur nedan.

Ankarplatserna i Öresund

Ankarplatserna är en del av sjöfartens infrastruktur och används idag ganska frekvent av fartyg som antingen väntar på order eller på att komma in i hamn. De ankringsplatser som finns i Öresund har inte beslutats via IMO och det finns inte heller några föreskrifter för dem som Sjöfartsverket eller Transportstyrelsen utfärdat. Det finns dock inte några sådana regler för ankarplatser i Sverige så det är inte specifikt för Öresund. Ankarplatser finns utmärkta i sjökorten och ingår i riksintresse sjöfart. Eftersom det är tillåtet att ankra var man vill under förutsättning att det inte finns något specifikt förbud mot att ankra så har markeringarna i sjökorten gjort att man samlat ankarliggarna till de mest lämpade områdena runt vår kust och i anslutning till hamnarna. Eftersom det redan är trånga farvatten i sundet och att det inte är tillåtet att ankra i TSS:er (Trafiksepareringssystem) är det bra att man inte sprider ut ankarliggare längs med farlederna eller TSS:erna utan har dedikerade föreslagna ankringsområden så som idag. (Anders Alestam, Lotsområdeschef Malmö, Sjöfartsverket, 2017)

9. Kommunala ställningstaganden

En karta som är en sammanställning av kommunernas översiktsplaner i Öresund redovisas i **bilaga 3**. vi har valt att tolka kommunal planering i Öresund med utgångspunkt från gällande kommunala

översiktsplaner (plankartor och text) och redovisa dessa i form av en karta. Länsstyrelsens syfte med att åskådliggöra kommunal planering på detta sätt är:

- Få en regional helhetsbild över befintlig kommunal planering i Öresund utifrån ett system med enhetliga raster och planbeteckningar
- Ge HaV ett underlag över befintlig planering som de kan ta hänsyn till i kommande planering
- Redovisa ett diskussionsunderlag inför de workshops som hölls med kommunerna under augusti och september 2016.
- Ett pedagogiskt tankeexperiment för att belysa hur en extern aktör skulle kunna tolka och använda sig av kommunala översiktsplaner som vägledning för olika typer av ärenden.

Översiktsplanerna redovisas i form av planbeteckningar och raster tillsammans med de polygoner som Länsstyrelsen Skåne redovisar i planskiss Öresund (Länsstyrelsen Skåne 2017 a).

Sammanställningen följer när det gäller planbeteckningarna N och E vad länsstyrelsen redovisat i dokumentet "Beskrivning till planskiss för Öresund" (Länsstyrelsen Skåne 2017 b). Tillsammans med planbeteckningar som HaV använde vid workshop i maj 2016 och några tillägg har kommunal planering omformats till planbeteckningar på kartan enligt följande :

E=energi

F=försvaret

K=kustvärden, kultur och friluftslivsvärden

N=natur

S=sjöfart

Y=yrkesfiske

U=utredningsområde

B= bioproduktion

Där kommuner i översiktsplanen har tagit ställning mot vindkraft och täktverksamhet redovisas detta som raster.

Länsstyrelsen är medveten om att detta tillvägagångssätt ger en förenklad bild över innehållet i de komplexa dokument med kartor och omfattande texter som en översiktsplan utgör.

Planbeteckningarna innebär således inte att länsstyrelsen tolkar det som att endast en användning är förenlig med de planbeteckningar som redovisas. Ett viktigt syfte med statlig havsplanering är inte att begränsa användningen av havet utan snarare visa på möjliga synergier och flera användningar där så är möjligt.

Redovisningen på karta med de planbeteckningar som Länsstyrelsen använt som inspiration för denna övning ska därför inte ses som en karta som kan användas för att t ex pröva ärenden utan förmedlar bara en övergripande och grov bild över kommunal planering i Öresund.

Plankartan visar generellt att kommunerna ofta planerar för natur, kultur och friluftsliv främst i de kustnära områdena. Ett fåtal förslag av exploateringskaraktär finns. Huvudsakligen handlar dessa om fasta förbindelser till Danmark (tre kommuner) och möjlighet att etablera vindkraft (två kommuner). De kommunala översiktsplanerna redovisar också önskemål om restriktioner mot vindkraft och täktverksamhet inom relativt stora områden.

I dialogerna med kommunerna lyftes kopplingen mellan land och hav som viktiga frågor att ha med sig i planeringen. Det är viktigt att ha med sig att planering på land påverkar havsområdet men också att havsplanering och aktiviteter till havs påverkar landområden. Kommunerna lyfte särskilt fram att t. ex en ökad sjöfart eller ett ökat fiske kan ge upphov till effekter som kommunerna kan behöva ha

beredskap för i den kommunala planeringen som staten inte har rådighet över. Bland de viktigaste områdena som kommunerna tog upp var industri- och fiskehamnar.

Kommunvis redovisning

En kortfattad sammanfattning över kommunernas anspråk inom det statliga havsplaneområdet redovisas här. I ett exceldokument (**bilaga 4**) redovisas mer i detalj föreslagen kommunal användning, vilka riksintressen som är berörda samt där kommentarer finns i länsstyrelsens granskningsyttrande.

Höganäs

- Förslag till restriktivitet mot havsbaserad vindkraft

Helsingborg

- Förslag till restriktivitet mot havsbaserad vindkraft
- Förslag till naturreservat (områden inom ÖR 1 och ÖR 3)

Kommunalt intresse fasta förbindelser

Kommunen anger (Susanne Duval, personligt meddelanden) att aktuellt underlag för fasta förbindelser mellan Helsingborg Helsingör:

1. IBU Update. Opdatering af analyser af HH-forbindelsen. 2014
2. Fast HH-forbindelse – tekniske analyser. 2010

När vi idag talar om fast förbindelse Helsingborg-Helsingör så består den av två stycken tunnelloseringar – en för persontåg mellan centrala Helsingborg och centrala Helsingör, och en för vägtrafik i en sydlig sträckning. Aktuella sträckningar framgår av figur 1 på sidan 4 i rapporten IBU Update från 2014. Förbindelse för godståg är i dagsläget inte aktuell.

De tekniska analyserna från 2010 beskriver en rad olika tekniska lösningar. Rekommendationen är att gå vidare med tunnelloseringar som utförs som borrade tunnlar. Det gäller såväl persontågs- som vägförbindelse. Påverkan på (havs-)miljön framgår i korta ordalag i avsnitt 4.1.3 (sid 26 i pdf:en) för persontågsförbindelsen och på sid 45 i pdf:en för vägförbindelsen.

Landskrona

- Förslag till restriktivitet mot havsbaserad vindkraft i delar av havsområdet
- Havsbaserad energiproduktion inom hamnområdet
- Förslag till naturreservat (områden inom ÖR 4, ÖR 5 och ÖR 6)

Kommunalt intresse fasta förbindelser

Kommunen har tagit fram ett underlag 2017:

Europaspåret Nya järnvägsförbindelser i Öresundsregionen för internationell och regional utveckling.

Av rapporten framgår:

Europaspåret är en ny fast järnvägsförbindelse som kopplar samman Danmark och Sverige och kan hantera alla slag av järnvägstransporter, godståg, höghastighetståg och regionalståg.

JÄRNVÄGSFÖRBINDELSEN OMFATTAR FRÅN NORR TILL SÖDER:

- anslutningsspår från Väst kustbanan såväl från söder som från norr
- nytt dubbelspår från Billeberga till Landskrona för koppling till övriga järnvägar i Skåne, triangelspår vid Billeberga, Teckomatorp och Eslöv samt mötesstation på Marieholmsbanan
- en ny stationsdel i Landskrona
- en sänktunnel med dubbelspår under Öresund mellan Landskrona och Nordhavn
- möjligheten att bygga en bytesstation till metron i Nordhavn
- en ny stationsdel vid Hovedbanegården placerad parallellt med Metrotunneln under Tivoli
- planskilda anslutningar till Øresundsbanan och Ringstedbanan väster om Hovedbanegården och via Ny Ellebjerg till Vestbanen. Godstågen förbinds planskilt med Ringstedbanan
- en möjlighet att kopplas till ny godsterminal till exempel i Nordhavn eller Køge

Kävlinge

- Förslag till restriktivitet mot havsbaserad vindkraft
- Förslag till restriktivitet mot täktverksamhet

Lomma

- Förslag till restriktivitet mot havsbaserad vindkraft (ÖR 8)
- Förslag till bioproduktion (två små områden för blåmusselodling inom ÖR 8)
- Värdefullt havsområde, särskilt värdefullt havsområde, hänsynsområde höga naturvärden (ÖR 8)

Malmö

- Vindkraftsområde Sjollen ,
- Utredningsområde kustskydd

Kommunalt intresse fasta förbindelser

Malmö kommun (Klas Nydahl , personligt meddelande) redovisar att övergripande kan läget beskrivas så här:

Köpenhamns kommun och Malmö stad har genomfört tre stycken utredningsfaser med EU-stöd via Interreg.

Fas 1 2012 – 2013 innehöll 5 delavsnitt:

- Samhällsekonomiska analyser av en ny snabb förbindelse mellan Köpenhamn och Malmö,
- Trafikupplägg för en öresundsmetro,
- Samverkan trafikmässigt mellan Öresundsbron och Öresundsmetron,
- Analyser av 3 modeller på anläggningsteknik inklusive kostnader
- Kommunikation och information

Fas 2 Punktvisa fördjupningar 2014 innehöll 4 delavsnitt:

- Organisation och finansiering
- Samordning Köpenhamns metro/Öresundsmetron
- Miljöfrågor för Öresund (i bilaga)
- Dynamiska samhällseffekter

Fas 3 sept 2015 – mars 2017 innehöll 4 delavsnitt:

- Koppling mellan Öresundsmetro och höghastighetståg
- Sammanvägning av funktionalitet, anläggningskostnader och miljöpåverkan (i bilaga)
- Sammankoppling mellan olika delar i Köpenhamn med motsvarande i Malmö.
- Kommunikation

Ansökan är inlämnad för en fas 4 av fortsatta utredningar med EU-stöd under tre år och innehåller 3 delar:

- Kommunikation – genomförande brett
- Internationella kopplingar och nyttor
- Regionala och lokala kopplingar och nyttor

Öresundsmetron ingår i den övergripande trafikbild (trafikcharter) som Greater Copenhagen & Skåne comittee antagit.

Detta är en sammanslutning av de tre regionerna Skåne, Huvudstaden och Själland inklusive ingående kommuner.

Informationer har genomförts för EU,s DG Move i Bryssel och för ansvariga för ScanMed-korridoren inom EU,s TEN-T-nätverk. Öresundsmetron kommer också att behandlas i den översiktliga planeringen för Malmö stad och Köpenhamns kommun.

Sammanfattningsvis om det som rör havsmiljön har vi denna inriktning. I fas 1 studerade vi tre olika byggsätt: Sänktunnel, borrar stor tunnel respektive två borrar mindre tunnlar med tvärförbindelser.

Utredningar som kan vara av intresse, om miljöfrågorna och om senaste teknikstudien är:

Resultater af fase 2. Miljöfrågor Öresundsmetro Köbenhavn – Malmö.

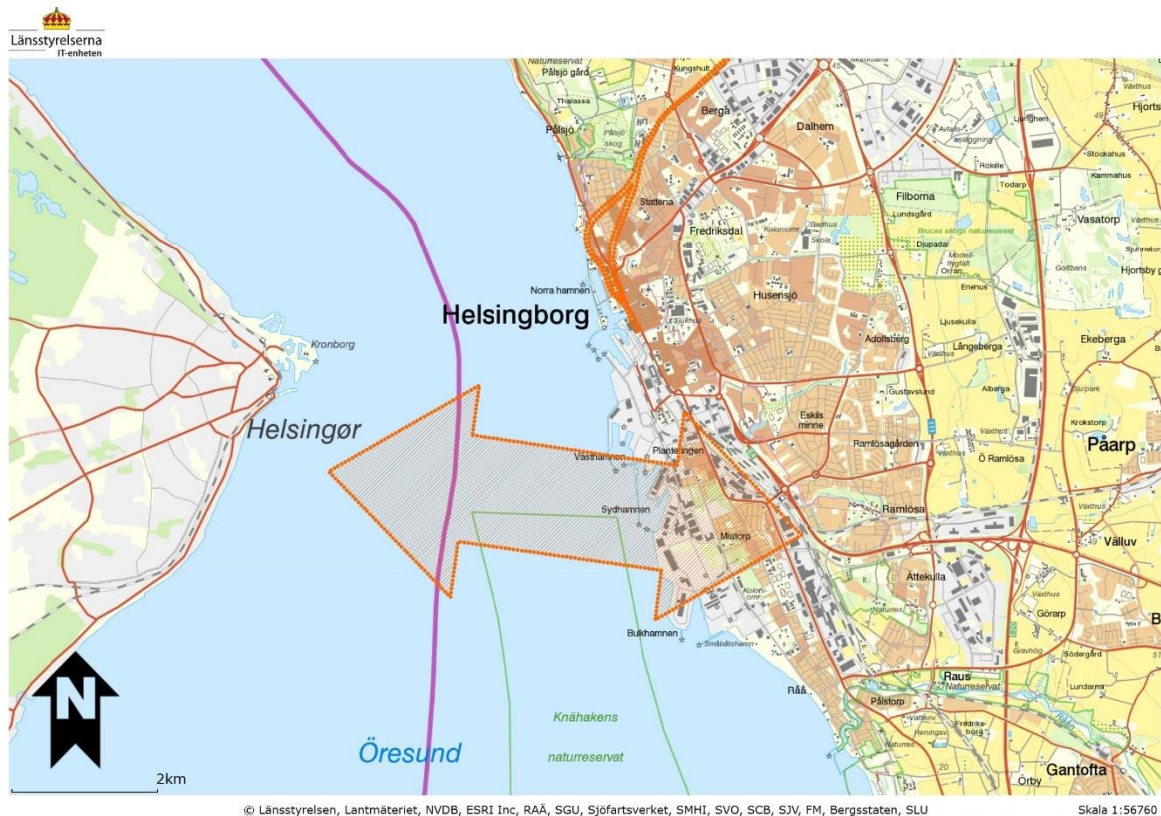
Öresundsmetro fase 3. Uddybende studie af en boret tunnelloesning.

Vellinge

Översiktsplanen redovisar ingen användning inom havsområdet.

10. Förbindelser över Öresund

Det finns ett framtida riksintresse för förbindelse järnväg Helsingborg – Helsingör.



Figur 16. Framtida riksintresse för järnvägsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör

I övrigt saknas det statliga ställningstaganden för ytterligare fasta förbindelser över Öresund. Region Skåne har inom ramen för Skånebildens och samarbetet Greater Copenhagen tagit ställning enligt nedan.

Trafikcharter för Greater Copenhagen

Greater Copenhagen & Skåne Committee beslutade 12 oktober 2016 om *Trafikcharter för Greater Copenhagen (2016)*. GREATER COPENHAGEN är ett samarbete mellan Region Själland, Region Hovedstaden, Region Skåne samt regionernas 79 kommuner, som under ett gemensamt varumärke arbetar för att öka tillväxt och sysselsättning i denna storstadsregion. I Trafikcharter tecknas en gemensam vision för hur en välfungerande, stabil och hållbar infrastruktur kan bidra till att stärka rörligheten och skapa ekonomisk tillväxt och välfärd. Överenskommelsen ska utgöra underlag för dialog med statliga myndigheter på båda sidor av Öresund.

”Samarbetet kring Öresundsbron framstår i Europa som ett exempel på lyckat gränsöverskridande samarbete. Men på sikt förväntas Öresundsbron få kapacitetsproblem. För att säkra fortsatt tillväxt krävs också en ökad integration mellan Skåne och Själland. En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör ger möjlighet att sprida integrationen till ett större område, och en Öresundsmetro mellan Köpenhamn och Malmö ger möjlighet att ytterligare stärka integrationen mellan de båda storstäderna. På längre sikt måste beslut fattas på statlig nivå om hur förbindelserna ska byggas ut. I Greater Copenhagen råder enighet om att en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör ska

byggas först och påbörjas så snart som möjligt, samt att en Öresundsmetro är kopplad till utbyggnaden av Köpenhamns metro och kan byggas oberoende av om en HH-förbindelse har beslutats.

Mål

- *Flaskhalsproblem på Öresundsbron ska avhjälpas exempelvis på stationerna vid flygplatsen och Örestad, samt i kapaciteten på Öresundsbanan på båda sidor om sundet. På sikt finns behov av ytterligare en eller flera fasta förbindelser över Öresund.*
- *En svensk-dansk nationell utredning av nya Öresundsförbindelser måste genomföras så snart som möjligt. Ett första steg har tagits i och med starten på den gemensamma utredningen kring prognoser för trafiken över Öresund.”*

11. Initiativ till skydd av Öresund

Frågan om att skydda Öresunds värdefulla miljö har debatterats under fler år på båda sidor av sundet. Det har förts diskussioner hos både kommuner, organisationer och universitet. Diskussionerna har till stor del kretsat kring världsarv, naturreservat, nationalpark och biosfärområde.

Öresund har idag redan ett antal skyddade områden med olika typer av skydd men dessa täcker endast en begränsad del av Öresund. Ingen av skyddsformerna tar ett helhetsgrepp om sundet. Trålförbudet i Öresund från 1932, som tillkom som en säkerhetsåtgärd på grund av den täta fartygstrafiken, är ett exempel på överenskommelse som varit avgörande för de befintliga värdena i sundet.

Sedan 2011 har ett antal uppvaktningar gjorts till miljöministrarna i Danmark och Sverige för att uppmärksamma att Öresunds värdefulla natur är värd ett långsiktigt skydd. Skrivelser har skickats från organisationer såsom Oceana, Öresundsfonden, Greenpeace, WWF, naturskyddsföreningar med flera samt Marinbiologiskt laboratorium i Helsingör. Gemensamt är att de föreslår att det bildas ett sammanhängande skyddat marint område i Öresund.

Även Länsstyrelsen har blivit uppvaktad i frågan och har svarat att man delar organisationernas uppfattning om Öresunds speciella miljö och ser positivt på organisationernas intresse av att skydda sundet. Länsstyrelsen trycker på att det är viktigt att ett förslag till skydd är förankrat på högsta nivå hos de kommuner som angränsar till Öresund.

Miljöministern Ida Auken, Danmark, replikerar att frågan om gemensamt skydd är intressant. I den danska havsstrategin, som Naturstyrelsen tar fram, ska det utvärderas ifall det behövs ytterligare skydd av havsbotten. Miljöminister Lena Ek, Sverige svarar att frågan överlämnas till Havs- och vattenmyndigheten för fortsatt hantering.

Havs och vattenmyndigheten och Länsstyrelsen Skåne för diskussioner om olika skyddsformer som kan vara lämpliga i Öresund. Bland annat har frågan om biosfärområde diskuterats. Samtal och kontakter med Naturvårdsverket, miljödepartementet med flera ger bilden av att det är svårt att gå fram med nationalpark och naturreservat som skyddsform.

Parallellt för Malmös stad, SEA-U, World Maritim University diskussioner om att bilda ett biosfärområde. Malmö stad har även tagit kontakt med Köpenhamns kommun som visar intresse för ett biosfärområde. Process att involvera och få med alla aktörer både på den danska och svenska sidan är tidskrävande och medel behövs för att föra arbetet vidare.

Länstyrelsen Skåne är medlem i Öresundsvattensamarbetet (andra medlemmar är kommunerna på båda sidor av Öresund) som under flertalet år arbetat med att ta fram ett förbättrat kunskapsunderlag för skydd av Öresund. Öresundsvattensamarbetet samarbetar bland annat med universitet och ideella organisationer och deltar i deras diskussioner om skydd av Öresund. Inom samarbetet har det diskuterats att trålförbudet är ett exempel på överenskommelse som skulle kunna förnyas och ges ett tillägg med ett naturvårdssyfte.

Ett antal olika skyddsformer har varit aktuella i debatten. Det som komplicerar frågan är de två ländernas olika definition av olika skyddsformer. Ett exempel är nationalpark som i Danmark mycket bygger på frivillighet och där regler inte är bindande. UNSECOS världsarv ställer mycket höga krav värden vilket Öresund inte bedöms leva upp till. Det finns även olika typer av skyddsformer som endast finns i ett av länderna.

Öresundsvattensamarbetet har låtit göra en analys av vilka möjliga skyddsformer som skulle kunna vara aktuella för ett **gemensamt skydd** av Öresund. Analysen förordar två alternativ av skydd – ett skyddat naturområde som uppfyller IUCNs generella krav till exempel en Marin park samt biosfärområde som bygger på UNESCOS Man and Biosphere Programme (Woolhead, J och Söndergaard, J, 2017).

Kort sammanfattning av analys av olika möjliga skydd av Öresund. Modifierad från tabell 1 i "Analyse af forskellige muligheder for beskyttelse af Öresund". Jan Woolhead & Jens Söndergaard, Park'n trails, 2017).

Sammanfattning	Värdering
<p>Världsarv – kräver att området har "Oustandning Universal Value" som är vanskligt för Öresund att uppnå. Även områdets integritet bedöms vilket innehåller hur påverkat området är av mänsklig aktivitet. Öresund bedöms inte leva upp till dessa hårda krav.</p> <p>Geopark – har fokus på bevarandet av geologi och landskap. Öresund har en spännande geologi men primärt är det den levande naturen som är i fokus för skydd. Kalkbrott på Limhamn och Saltholm är värda att förmedla, liksom den underjordiska förkastningen som går på tvärs över sundet.</p> <p>Particularly Sensitive Areas (PSSA) – innefattar endast skydd av havsmiljön i förhållande till fartygstrafik. Hela Östersjön samt Kattegatt och Skagerrak ingår i PSSA. Inte passande till att skydda naturområden.</p>	<p>Inte lämplig</p>
<p>Två nationalparker eller två regionala naturparker – Eller en regional naturpark på danska sidan och en nationalpark på svensk sida. Användning av riktlinjer för transboundary parks i Europarc kan vara till hjälp för att koordinera samarbetet. Kommunerna på dansk sida har begränsad möjlighet att implementera en regional park i havet.</p> <p>HELCOM Marine Protected Area – följer Helsinki-konventionen och kan pekas ut av danska och svenska staten. Har inte något starkt skydd i sig själv.</p>	<p>Kan eventuellt användas</p>

<p>Natura 2000-områdena har status som HMPA-områden.</p> <p>En gemensam fysisk planering med särskild vikt på natur – kan vara lämplig med förstärkning av existerande skyddade naturområden och etablering av nya områden. Skyddet sker med utgångspunkt i en gemensam planering av Öresund och för dess natur.</p>	
<p>Ett skyddat naturområde som uppfyller generella krav (hos IUCN) – kan pekas ut av både statliga och lokala myndigheter. Förslagsvis Marinpark Öresund som inte är bundet till en bestämd lagstiftning eller bestämda internationella avtal. Innehållet kan definieras gradvis. Pilotpark som efterhand får mer rättsligt bindande skydd.</p> <p>Biosfärområde – bygger på existerande skydd och kommer att kräva fokus på hållbar utveckling. Det arbetas med en zonerings i kärnområden, buffertzoner och utvecklingszoner. Det är mycket ambitiöst då det även innehåller anslutande landskap och städer. Lever inte helt upp till beteckningen skyddat naturområde utan mer som ett område för klokt utnyttjande av naturresurser.</p>	<p>Rekommenderade lösningar</p>

12. Referenser

- Eniro, 2017. <https://kartor.eniro.se/> Digitaliserat och tolkat färjelinjer i Öresund 2017-04-27
- Fischer Anders, 1993. Marinarkæologiske førundersøgelser forud for etablering af en fast Øresundsforbindelse. Stenalderbopladser på bunden af Øresund. Afprøvninv af en model Del 1, det centrale Øresund. Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen.
- Fischer Anders, 1997. Marinarkæologiske førundersøgelser forud for etablering af en fast Øresundsforbindelse. Stenalderbopladser på bunden af Øresund. Afprøvning af en model Del 2, det centrale og sydlige Øresund. Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen .
- Fiskeriverket, 2006. Rapport "Fritidsfiske och Fritidsfiskebaserad verksamhet"
- Google, 2017. <https://www.google.se/maps> Digitaliserat och tolkat färjelinjer i Öresund 2017-04-27
- Greater Copenhagen, 2016. http://www.greetercph.dk/~media/greetercopenhagen/komiteen/01758_svensk_trafikcharter_6%200s%20piece_210x297_oktober%202016_3.ashx?la=en
- Havs- och vattenmyndigheten, 2016 a. Färdplan havsplanering. Havs- och vattenmyndighetens rapport 2016:21.
- Havs- och vattenmyndigheten, 2016 b. Havspan – Östersjön. Statlig planering i territorialhav och ekonomisk zon. Första utkast 2016-12-01. Diskussionsunderlag i tidigt skede.
- Helsingborgs stad, 2010. ÖP 2010 - En strategisk översiktsplan för Helsingborgs utveckling. Antagen 18 maj 2010.
- Helsingborgs stad, Höganäs kommun, Ängelholms kommun, 2010. TÖP Vindkraft 2010 (samarbete mellan Ängelholm, Höganäs och Helsingborg).
- Höganäs kommun, 2016. ÖP 2030, översiktsplan för Höganäs kommun, utställningshandling.
- Kävlinge kommun, 2010. Översiktsplan 2010. Antagen 2010?
- Landskrona stad, 2015. Översiktsplan för Landskrona stad. Antagen 2015-09-20.
- Landskrona stad, 2017. Europaspåret. Nya järnvägsförbindelser i Öresundsregionen för internationell och regional utveckling.
- Lomma kommun, 2011 Översiktsplan 2012 för Lomma kommun, Antagen av kommunfullmäktige 2011-02-10.
- Länsstyrelsens geodatakatalog, 2017 <https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/>
- Länsstyrelsen Skåne, 2016. Bostad sökes. Att stödja kommuner och andra aktörer i arbetet med att underlätta inträde på bostadsmarknaden m.m. Redovisad den 1 nov 2016 till Regeringskansliet (Näringsdepartementet). Länsstyrelsen Skåne 2017 a. Planskiss Öresund.
- Länsstyrelsen Skåne, 2017 b. Beskrivning till planskiss Öresund.
- Länsstyrelsen Skåne, 2017 c. Ålgräs i Skåne 2016 – Fältinventering och satellitbildstolkning
- Malmö stad, 2014. Malmö översiktsplan. Antagen den 22 maj 2014.

Malmö stad och Köbenhavns kommune, 2014. Resultater af fase 2. Miljøfrågor Öresundsmetro København – Malmö.

Malmö stad och Köbenhavns kommune, 2016. Öresundsmetro fase 3. Uddybende studie af en boret tunnellsøsnig.

Miljødepartementet, 2013. Promemoria – Hushållning med havsområden.

Miljøstyrelsen, Miljø- og Fødevarerministeriet. Natura 2000 Danmark:, <http://svana.dk/natur/natura-2000/natura-2000-omraaderne/> 2017-04-27

Nordenberg, C-B, 1974. Disken, Bredgrund, Skanør. Zoologiska mätningar i sand. Öresundsvattenkommitténs undersökningar 1971-1974.

Regeringen, 2014. Regeringens proposition 2013/14:186. Hushållning med Havsområden

Region Skåne, 2014. Det öppna Skåne 2030. Skånes regionala utvecklingsstrategi.

Sjöfartsverket, 2013. SJÖFS 2013:4; *Sjöfartsverkets tillkännagivande av register över allmänna farleder och allmänna hamnar* <http://www.sjofartsverket.se/upload/SJOFS/2013-4.pdf> 2017-04-27

Sjöfartsverket, 2017. Sjökortsteman över Öresundsregionen; © Sjöfartsverket tillstånd nr 17-01255

SMHI Svenskt vattenarkiv, 1994. Havsområdesregister 1993.

SPLASCHCOS, 2017. www.splashcos-viewer.eu 20-25. April 2017.

Sveriges Geologiska Undersökning, 2017, Förutsättningar för utvinning av marin sand och grus i Sverige.

Trafikcharter för Greater Copenhagen, 2016.

Trafikanalys, Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2016, Rapport 2016:1

Trafikverket, Sjöfart, Underlagsrapport till Inriktningsunderlag 2018-2029, Rapport 2015:228

Trafikverket, Prognos för godstransporter 2040 - Trafikverkets Basprognoser 2016, Rapport 2016:062

www.tendensoresund.org, Rapport Tendens Öresund 2012

Trafikanalys, Sjötrafik 2015, Statistik 2016:17

Vellinge kommun, 2013. Översiktsplan 2010 med utblick mot 2050. Antagen 23 januari 2013.

Woollhead, J. & Söndergaard, J., Park'n trails, 2017. "Analyse af forskellige muligheder for beskyttelse af Öresund".

Statistik:

www.sjofartsverket.se/sv/Sjofart/Sjotrafikinformation/Trafikflodesstatistik-fartyg/

www.transportforetagen.se/ForbundContainer/Svenska-hamnar/Branschfragor/Hamnstatistik/Hamnstatistik/

Personlig kommunikation via e-post:

Anders Alestam, Lotsområdeschef Malmö, Sjöfartsverket, 2017

Susanne Duval, Helsingborgs Stad, 2017

Björn Nilsson, Lunds universitet

Klas Nydahl, Malmö Stad, 2017

Fredrik Söderbaum, Statistiker, Trafikanalys, 2017

13. Bilagor

Bilaga 1. Kartor över riksintressen

Bilaga 2. Karta befintlig användning i Öresund

Bilaga 3. Karta, sammanställning av kommunernas översiktsplaner i Öresund

Bilaga 4. Exceldokument kommunal användning