



Datum  
2009-05-19

Vår beteckning  
090602-08-03078

Ert datum  
2009-03-09

Er beteckning  
121-7846-06

Naturvårdsverket

e-post: [registrator@naturvardsverket.se](mailto:registrator@naturvardsverket.se)

## Samråd om gränsöverskridande miljökonsekvenser av Nord Stream gasledningsprojekt genom Östersjön

Sjöfartsverket har ett samlat ansvar för sjöfartssektorn och arbetar för ett tillgängligt sjötransportsystem, hög transportkvalitet, säker sjöfart, god miljö, regional utveckling och ett jämställt transportsystem. Från och med den 1 januari 2009 arbetar den nya myndigheten Transportstyrelsen med tillsyn, tillstånd och normgivning bl.a. för sjöfarten. Frågor som rör sjöfart bör därför fortsättningsvis tillställas både Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

Nord Stream har angett att man har för avsikt att skicka in ett kompletterande material beträffande en alternativ sträckning utifrån det förslag som framlagts av sjöfartsmyndigheterna (Sjöfartsverket och Transportstyrelsen) och Naturvårdsverket. När detta kommer kan vi behöva bemöta fler delar i detta material som kan ha betydelse även i samrådsförfarandet enligt ESPO-konventionen. Vi hänvisar i detta avseende till vårt yttrande till Näringsdepartementet.

Sjöfartsverket noterar att Nord Stream gör bedömningen att sannolikheten är så låg för samtliga riskmoment som berör sjösäkerheten och att Nord Stream AG därför anser att inga åtgärder behöver övervägas, t.ex åtgärder för skydd mot ankring. Dock konstaterar Sjöfartsverket att Nord Stream AG har identifierat risker som, om de faller ut, kan få betydande konsekvenser vid såväl anläggningsfas som driftfas.

Sjöfartsverket gör inte samma bedömning som Nord Stream AG beträffande behovet av att överväga ytterligare åtgärder för att ytterligare minimera riskerna för försämrade sjösäkerhet. På grund av det känsliga miljöläget för Östersjön har man ansett att speciella skyddsåtgärder måste införas utöver det normala för att reglera sjöfarten i detta område. På initiativ av alla Östersjönationerna utom Ryssland, fattade därför IMO (International Maritime Organization) beslut (2005) om att klassa Östersjön som ett särskilt känsligt havsområde (A Particularly

Datum  
2009-05-19

Vår beteckning  
090602-08-03078

Sensitive Sea Area – PSSA). Andra havsområden som klassats av IMO är bl.a. havsområdena kring Stora Barriärrevet och Galapagosöarna. I samband med detta beslut infördes en rad olika åtgärder och regleringar för sjöfarten i syfte att minska miljöriskerna ytterligare, exempelvis genom trafiksepareringar, utflyttning av den tunga trafiken till djupvattenleden SO Hoburgsbank.

Sjöfartsverket anser att klassningen av Östersjön som ett särskilt känsligt havsområde innebär att större hänsyn måste tas beträffande risker och deras konsekvenser än vad som normalt gäller inom andra havsområden. Analogt med detta anser Sjöfartsverket att de bedömningar Nord Stream AG gör beträffande nivåerna för vad som är acceptabla risker för miljön inte är harmoniserade med det resonemang som legat till grund för de åtgärder som vidtagits för sjöfarten. Klassningen av Östersjön som PSSA och de åtgärder som vidtagits har inneburit att det tagits ett antal steg framåt i skyddet av Östersjöns miljö. Det nuvarande förslaget på dragning av gasledningen kan innebära att vi tar ett antal steg tillbaka på grund av nedanstående resonemang. Föreslagen dragning av gasledning intill skyddsvärda grundbankar kan innebära ytterligare risker för olyckor.

Sjöfartsverket anser områdena kring Hoburgsbank och Midsjöbankarna som kritiska för sjöfarten om gasledningen kommer att innebära inskränkningar i fartygens möjlighet att nödankra i syfte att undvika de skyddsvärda bankarna. Vid Hoburgsbank har djupvattenleden dragits med särskild hänsyn till det skyddsvärda området och med avsikt att skapa en "buffertzona" som ska ge fartygen marginal att kunna vidta nödvändiga åtgärder som krävs för att hindra grundstötning. I områdena kring Midsjöbankarna är djupet ca 10m medan fartygens djupgående kan vara 15m. Sjöfartsverket anser att en oskyddad gasledning inom dessa områden innebär att syftet med "buffertzoner" reduceras. I området mellan Norra och Södra Midsjöbankarna korsar gasledningen på en sträcka av ca 40 km snett igenom djupvattenleden. Sjöfartsverket anser att gasledningen bör dras vinkelrätt i förhållande till djupvattenledens riktning vid korsning för att fartygen i minsta möjliga utsträckning exponeras för gasledningen. Sjöfartsverket anser vidare att regeringen bör ställa krav på att företaget vidtar lämpliga åtgärder, t.ex. genom nedgrävning och/eller övertäckning för att möjliggöra att nödankring kan ske utan skada på gasledning eller äventyrande av fartygssäkerhet inom de områden som är beskrivna ovan. Eftersom det inte kan anses vara Sjöfartsverkets ansvar att i detalj beskriva lämpliga skyddsmetoder väljer vi att inte gå in djupare i detta.

För ett fartyg som hamnar i en situation där det driver mot någon av bankarna och måste nödankra i närheten av gasledningen är alternativen i princip två. Antingen ankrar de omedelbart, och riskerar i så fall att skada gasledningen eller så väntar man tills fartyget drivit förbi gasledningen. I båda fallen är risken för skador stor. I det första fallet kan gasledningen skadas och i det andra fartyget, genom att det går på grund i en av bankarna, med oljeutsläpp som följd. Alldeles bortsett från de

Datum  
2009-05-19


Vår beteckning  
090602-08-03078

allvarliga riskerna för miljön i båda fallen skulle en komplicerad skadeståndsrättslig situation uppstå.


I underlaget framgår inte om och i så fall vilka restriktioner som Nord Stream vill införa för sjöfarten i form av ankringsförbud. Sjöfartsverket anser att regeringen bör ställa krav på företaget att tydliggöra detta.

I enlighet med Köpenhamnsdeklarationen är djupvattenleden utanför Hoburgsbank sjömått enligt IHO/S-44. Om fartygen under anläggningsfasen skulle bli tvingade att gå utanför djupvattenleden bör det åligga Nord Stream att sjömäta även dessa ytor enligt denna standard.

I handläggningen av detta ärende, som har avgjorts av chefen för Sjöfart och Samhälle Tage Edvardsson, handläggare Patrik Wiberg, Infrastrukturenheten, föredragande.



Tage Edvardsson



Patrik Wiberg

Kopia:

Søfartsstyrelsen (Danmark)

Farvandsvæsenet (Danmark)

Sjöfartsverket (Finland)

Transportstyrelsen (Sverige)