



Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

E-post: registrator@enterprise.ministry.se

Yttrande över ansökan enligt lagen om kontinentalsockeln (1966:314) att anlägga gasledning i Östersjön – Nord Stream

Sjöfartsverket (SjöV) har ett samlat ansvar för sjöfartssektorn och arbetar för ett tillgängligt sjötransportsystem, hög transportkvalitet, säker sjöfart, god miljö, regional utveckling och ett jämställt transportsystem. SjöV har tagit del av ansökningshandlingar med kompletterande studier från Nord Stream AG kring föreslagen dragning av gasledning genom svensk ekonomisk zon och har följande kommentarer:

Underlag och kompletterande studier

- 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 (Particularly Sensitive Sea Area – PSSA). 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. SjöV konstaterar 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

Datum
2009-08-18

Vår beteckning
090602-08-03078

inom andra havsområden. Sjöfartsverket noterar att de bedömningar Nord Stream AG gör beträffande nivåerna för vad som är acceptabla risker för miljön inte uttryckligen beaktar klassningen av Östersjön som ett särskilt skyddsvärt havsområde.

- Sjöfartsverket har tidigare påpekat brister i utredda alternativ och konstaterar fortsatt att de alternativa dragningarna inte är fullständigt undersökta vilket även Nord Stream AG konstaterar i sitt underlag. SjöV bedömer att flertalet alternativa dragningar av gasledningen skulle vara mer fördelaktiga för sjöfartens säkerhet och framkomlighet eftersom gasledningen och farlederna separeras mer jämfört med nuvarande huvudalternativ och att gasledningen korsar djupvattenleden närmast vinkelrätt.
- I tidigare material och diskussioner med Nord Stream AG beträffande omfattningen av eventuellt underhåll och reparation av gasledning har man angett att det kan lösas utan fartygsassistans och att påverkan på sjöfarten blir minimal. I den kompletterande studien kring alternativa sträckningar från Nord Stream AG anges dock en annan bild i samband med ett resonemang kring eventuell vindkraftpark på Södra Midsjöbanken. Där anges att reparation och underhåll av gasledningen kräver större fartyg (jämlikt rörläggingsfartyget) med krävande manöverutrymme som då skulle kunna komma i konflikt med sjötrafiken. Man nämner inte heller om det finns behov av att dirigera om sjötrafiken ut från djupvattenleden vid anläggning, underhåll och reparationer. Sjöfartsverket anser att regeringen bör ställa krav på företaget att tydliggöra detta.
- För ett fartyg som hamnar i en situation där det driver mot någon av utsjöbankarna (Södra Midsjöbanken, Norra Midsjöbanken eller Hoburgsbank) 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 kan omfattande skador uppstå. Kompletterande material från Nord Stream AG antyder att sannolikheter för olyckor med utsläpp vid en fördröjd ankring är små. Sjöfartsverket anser dock att ett sådant scenario utgör en reell risk och kan svårligen se att besättningen skall utlämnas till att fatta dessa typer av beslut. Ansvarsförhållandena vid dessa scenarier bör därför klargöras om och innan gasledning dras genom djupvattenledens buffertzoner. I underlaget framgår inte om och i så fall vilka restriktioner som bör införas för sjöfarten i form av ankringsförbud. Sjöfartsverkets uppfattning är därför att dragningen av oskyddad gasledning ska göras utanför buffertzoner.

Datum
2009-08-18

Vår beteckning
090602-08-03078

- SjöV anser att gasledningen bör dras vinkelrätt i förhållande till djupvattenledens riktning vid korsning för att fartygen i minsta möjliga utsträckning påverkas av gasledningen. Med detta avses såväl risker kring fördröjd ankring i driftfasen som risker för kollisioner vid anläggningsfasen, underhålls- och reparationsarbeten och eventuellt läckage från gasledningen.
- Nord Stream AG bör även beakta huruvida eventuellt fiske med bottenredskap fortsatt kan ske utan att säkerheten för fiskefartyg äventyras.

Generella förbehåll/villkor

- I enlighet med Köpenhamnsdeklarationen är djupvattenleden utanför Hoburgsbank sjömätt enligt IHO/S-44. Om fartygen under anläggningsfasen skulle bli tvingade att gå utanför djupvattenleden bör det åligga Nord Stream AG att sjömäta dessa ytor enligt denna standard.
- För att kunna redovisa gasledningarnas läge samt den förändrade bottentopografin i de officiella sjökorten bör Nord Stream AG åläggas att när gasledningen är på plats dokumentera och redovisa rörledningarnas faktiska placering längs botten och delge resultatet till Sjöfartsverket.
- För att kunna hålla sjöfarten informerad via internationellt fastställda metoder, såsom Ufs (Underrättelser för sjöfarande), ENC (elektroniska sjökort) samt navigationsvarningar, ska Sjöfartsverket informeras minst en månad innan arbete påbörjas samt därefter fortlöpande under operationens framskridande. Sjöfartsverket informeras på följande adress:

Sjöfartsverket
Ufs/Baltico
601 78 Norrköping
Tel: +46 11 19 10 45 Fax: +46 11 23 89 45
E-post: ntm.baltico@sjofartsverket.se

Datum
2009-08-18

Vår beteckning
090602-08-03078

I handläggningen av detta ärende, som har avgjorts av Generaldirektör Jan-Olof Selén har deltagit chefen för Sjöfart och Samhälle Tage Edvardsson, riskanalytiker Markus Lundkvist, handläggare Patrik Wiberg, Infrastrukturenheten, föredragande.



Jan-Olof Selén



Patrik Wiberg

Kopia:

Søfartsstyrelsen (Danmark)
Farvandsvæsenet (Danmark)
Sjöfartsverket (Finland)
Transportstyrelsen (Sverige)