

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## **Yttrande över ansökan om tillstånd enligt 15 a § lagen (1966:314) om kontinentalsockeln att lägga ut ett rörledningssystem för gastransport mellan Ryssland och Tyskland på kontinentalsockeln inom svensk ekonomisk zon i Östersjön**

Transportstyrelsen (TS) har tagit del av ansökningshandlingar med kompletterande studier kring den föreslagna dragningen av gasledning genom svensk ekonomisk zon.

TS har tidigare påpekat brister i utredda alternativ och konstaterar fortsatt att de alternativa dragningarna inte är fullständigt undersökta. Även NordStream AG konstaterar i sitt underlag att alternativen inte är fullt utredda. TS bedömer att flertalet alternativa dragningar av gasledningen skulle vara betydligt mer fördelaktiga för sjöfartens säkerhet och framkomlighet. Styrelsen anser därför att förkastandet av dessa alternativ bör vara väl dokumenterade.

För ett fartyg som hamnar i en situation där det driver mot någon av bankarna (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 är risken för skador stor. Kompletterande material från Nord Stream AG antyder att risker för och med en sådan fördröjd ankring är små. Likväl kan TS svårigen se att ledningens dragning i händelse av ett sådant scenario skall utlämna besättningen till att fatta dessa typer av beslut. Ansvarsförhållandena vid dessa scenarier bör därför klargöras om och innan gasledning dras genom djupvattenledens buffertzoner.

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 rörlägningsfartyget) med krävande manöverutrymme som då skulle kunna komma i konflikt med sjötrafiken. Detta skulle även kunna gälla vid anläggningsfasen och då i synnerhet i det trånga och grunda området mellan Södra och Norra Midsjöbankarna.

I underlaget framgår inte om och i så fall vilka restriktioner som bör införas för sjöfarten i form av ankringsförbud. TS kan inte i materialet se vilka konsekvenserna blir om ett fartyg ankrar direkt på gasledningen. Man nämner heller inte om det finns behov av att dirigera om sjötrafiken vid anläggning, underhåll och reparationer. TS anser att regeringen bör ställa krav på företaget att tydliggöra detta.

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. Nyligen har TS lämnat förslag till IMO om två trafiksepareringar i djupvattenleden som med all sannolikhet också kommer att godkännas.

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

Transportstyrelsen anser att gasledningen bör dras vinkelrätt i förhållande till djupvattenledens riktning vid korsning för att fartygen i minsta möjliga utsträckning exponeras för gasledningen.

Nord Stream AG bör även beakta huruvida eventuellt fiske med bottenredskap fortsatt kan ske utan att säkerheten äventyras.

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 AG att sjömäta dessa ytor enligt denna standard.

För att kunna hålla sjöfarten informerad via internationellt fastställda metoder ska Transportstyrelsen informeras minst sju månader innan arbetet påbörjas samt därefter fortlöpande under operationens framskridande.

För att kunna redovisa gasledningarnas läge samt den förändrade bottenprofilen 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.

I handläggningen av detta ärende, som har avgjorts av generaldirektör Staffan Widlert, har deltagit ställföreträdande avdelningsdirektören Tomas Åström, chefen för fartygsoperativa enheten Pernilla Bergstedt, föredragande, och tillförordnade chefen för sjötrafiksektionen Ulf Lejdebrink.

Staffan Widlert

Kopia:

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