

Naturvårdsverket
Kontaktpunkt Esbo
Samhällsplaneringsenheten
asa.blomster@naturvardsverket.se

Remissvar för gränsöverskridande samråd, Esbo, om Finlands utpekande av områden för vindkraft i EEZ.

Sammanfattning

Naturvårdsverket har givit Transportstyrelsen möjlighet att yttra sig i gränsöverskridande samråd gällande Finlands statsråds utkast till beslut om utpekande av områden för vindkraft i EEZ med tillhörande miljörapport. Utkastet till beslut och miljörapporten berör fyra områden med benämningarna Bottenviken Norra, Bottenviken södra, Bottenhavet västra och Bottenhavet östra, vilka sammanlagt utgör 921 kvadratkilometer. Efter beslut om utpekande av områden kan statsrådet välja att konkurrensutsätta ett eller flera områden för etablering av vindkraftparker. Vid konkurrensutsättning och vidare ansökan om etablering kommer det att krävas tillstånd från olika, självständiga myndigheter. Områdena kommer även kunna användas till förädling av vindkraft exempelvis till vätgas eller till forskning om utnyttjande av vindenergi, men även detta kräver framtida separata tillstånd från självständiga myndigheter. Utkastet till beslut inkluderar inte nedläggning av kablar eller annan nödvändig infrastruktur, då även detta kommer att behandlas vid eventuella framtida tillståndsansökningar för etablering.

Inför arbetet med framtagande av utkastet till beslut har flertalet finska myndigheter fått yttra sig, vilket resulterade i ändringar av områdenas utformning, framför allt med hänsyn till sjöfarten och fisket.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen anser att vid eventuella ansökningar om tillstånd vid konkurrensutsättning av aktuella områden för etablering av vindkraft ska det genomföras analyser av påverkan på befintlig och planerad framtida sjötrafik.

Då flertalet projekt på vindkraftsparker planeras både på svenskt och finskt vatten behöver en kumulativ effekt tas i beaktande.

Sjötrafikens stråk både sommartid och vintertid bör beaktas. Framför allt vintertid behöver en utredning och analys göras av vindkraftsparkernas påverkan på isförhållandena och därefter hur detta eventuellt ändrade ismönster påverkar sjöfarten. Transportstyrelsen har i sitt samrådssvar kring den planerade vindkraftsparken "Laine" (belägen i samma område som "Bottenviken Södra") framfört nedan resonemang kring påverkan på isen i Norra Kvarken och eventuell påverkan på sjötrafiken. Detta resonemang är aktuellt även i detta fall.

"Effekter av ändrade isförhållanden vid Norra Kvarken"

Norra Kvarken är ett område med stor betydelse för sjöfarten där utrymmet för fartyg att navigera är begränsat. Fartygstrafiken är reglerad av trafiksepareringssystemet för TSS Norra Kvarken antaget av internationella sjöfartsorganisationen IMO. Passage genom TSS Norra Kvarken är den enda möjligheten för större fartyg att ta sig in och ur Bottenviken.

Isförhållandena i Norra Kvarken har redan stor påverkan på sjöfarten och under vintersäsongen är isbrytarassistans ofta nödvändig. Deviation från normala rutter för sjöfarten norr om Norra Kvarken förekommer för att undvika svåra isförhållanden, även fartyg som är på väg till svenska hamnar kan idag trafikera området för vindkraftsparken under vintersäsongen.

En grundläggande princip för isbrytarverksamheten är att hålla isarna så intakta som möjligt genom att i så stor utsträckning som möjligt färdas i redan brutna rännor när passage i öppet vatten inte är möjlig. När isrännor trycks ihop vid isdrift bildas isvallar som kan ställa till med problem senare under säsongen. Det planerade området för vindkraftsparken ligger i ett område där isdrift är vanligt förekommande.

Det har till vår kännedom globalt inte byggts konstruktioner i is i den utsträckning som planeras för vindkraftsparken. Detta gör att det finns begränsat med information om hur isens sammansättning och drift kan komma att påverkas av vindkraftsparken, man kan dock tänka sig två scenarier:

- Isen bryts inte av vindkraftsverkens fundament och drivis fastnar i området. Isvallar kan bildas då istäcket trycker på bakifrån och pressar ihop isen.*
- Isen bryts av vindkraftsverkens fundament och passerar vindkraftsparken vilket kan leda till upp till 150 isrännor som sannolikt skulle tryckas ihop och bilda stora områden med vallar.*

Man kan även tänka sig att då samma is ofta driver fram och tillbaka i området så kommer isen brytas och tryckas ihop vid flera tillfällen under säsongen. Till slut kan isen bli så tjock att den inte längre bryts av vindkraftsparken och fastnar i området.

Is som har påverkats av vindkraftsparken kan även driva ner och hindra fartygstrafik vid den smala passagen genom TSS Norra Kvarken. Detta kan leda till kraftigt försvårade isförhållanden och utgöra stora begränsningar eller i värsta fall omöjliggöra sjöfart i Bottenviken under delar av vintersäsongen. Isen kan även driva till andra delar av Bottenviken och ställa till med problem vid anlöp till hamnar i hela Bottenviken.”

Till ovan bör nämnas att isbrytarverksamhetens möjligheter, begränsningar och synpunkter också behöver tas i beaktande.

Vid planering av ”korridorer” för sjötrafikens passage förbi vindkraftsparker krävs inplanerade säkerhetsmarginaler för att säkerställa att utrymme finns för manövrering vid eventuella närsituationer. Sådana säkerhetsmarginaler anser Transportstyrelsen ska inrymmas i det utpekade området för energiutvinning.

Vid en analys av befintliga sjötrafikstråk bör även en analys av avvikelser från dessa sjötrafikstråken analyseras. Avvikelser kan exempelvis bero av att fartyg behöver utrymme att hålla upp mot väder och vind. Vid hårt väder kan besättningen behöva ta sig ut på däck och exempelvis förbättra surrningen av lasten eller på annat sätt utföra åtgärder för att trygga fartygets last i oförutsedd sjögång. Genom att ändra kurs kan man påverka fartygets rörelser så att detta arbete utförs med mindre risk för besättningen. Genom att minska fartygets utrymme för liknande manöver begränsas även vilka väderförhållanden under vilka fartyg kan passera vindkraftparker. Om fartyg enbart kan passera i relativt ”gott väder” kan detta få till följd att även trafikflödet påverkas. Vid framtida ökad risk för extremväder bör även detta tas i beaktande.

Sammantaget bör en avvägning av fartygens behov av manöverutrymme vid hårt väder, närsituationer och isdrift och därmed trafikflödets rubosthet beaktas när man ser till behovet av vindkraft till havs.

Beslut i detta ärende har fattats av sektionschef Johan Skogwik. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog nautiska handläggaren Frida Swahnberg, föredragande.