

Regeringskansliet
Klimat- och näringslivsdepartementet
Kn.remissvar@regeringskansliet.se
osman.djubril@regeringskansliet.se

Sjöfartsverkets remissvar på betänkandet Vindkraft i havet – En övergång till ett auktionssystem (SOU 2024:89).

Yttrande

Sammanfattning

Sammanfattningsvis anser Sjöfartsverket att utredningens förslag, generellt är kloka och väl genomtänkta. Vi instämmer i problembilden att utan bindande planering är det väldigt svårt att tillstyrka en enskild vindkraftpark eftersom ovissheten om vilka parker som blir förverkligade gör att de kumulativa effekterna inte kan bedömas. Dagens system gör därmed att vi blir tvungna att ha en mer restriktiv hållning för att säkerställa framkomligheten och säkerheten för sjöfarten.

Under förutsättning att Sjöfartsverket i tillräcklig omfattning är med i samverkan inför utpekande av områden, i samverkan inför tilldelning av koncession samt i samrådsprocessen inför tillståndsansökan, så stödjer vi förslaget att övergå till ett auktionssystem där staten efter en sammanvägd bedömning anvisar lämpliga områden för havsbaserad vindkraft.

Sjöfartsverkets roll

Sjöfartsverket har många ansvarsområden som kan påverkas av etableringen av en vindkraftpark. Vi svarar för framkomlighet, tillgänglighet och sjösäkerhet för, i första hand, handelssjöfarten. Vi är den myndighet som ansvarar för sjögeografisk information, sjötrafikinformation, isbrytning, sjö- och flygräddning, lotsning samt kustradio, vilket också är områden som kan påverkas av vindkraftsetableringar.

Inför utpekandet:

Vindparkers placering och utbredningsområde påverkar framkomligheten och säkerheten för fartygstrafiken. Sjöfartsverket stödjer att säkerhetsavståndet till farleder och farledsstråk utreds och anges redan i utpekandet. Säkerhetsavståndet påverkar säkerheten för fartygen i området och även möjligheten till sjö- och flygräddning i parkområdet samt i farleder och vattenområden i parkens närhet. I områden där det råder regelbunden isvinter påverkas vintersjöfarten och Sjöfartsverkets isbrytningsverksamhet. Sjöfartsverket är den myndighet som prövar frågor om spridningstillstånd. I denna utredning föreslås att detta istället, när det gäller områden för vindkraftsparker, ska prövas av auktionsmyndigheten. Synpunkter ska inhämtas från Sjöfartsverket, enligt *Förslag till förordning om havsbaserad vindkraft §4*.

Dessa, ovan nämnda, ansvarsområden innebär att det är nödvändigt att Sjöfartsverket är en av de myndigheter som auktionsmyndigheten ska samverka med inför utpekandet enligt *Förslag till lag om havsbaserad vindkraft, 2 kap § 2*, eftersom Sjöfartsverket inte omfattas av samråd enligt *6 kap 3-19 §§ i miljöbalken* (Strategisk miljöbedömning).

Tilldelning av koncessionen:

I auktionssystemet så tidigareläggs en del av det utredningsarbete som idag görs av sökanden. Det arbetet behöver göras redan inför regeringens utpekande, eller inför tilldelning av koncessionen. För sjöfartens del, gäller detta främst trafik- och riskanalys. Dessa analyser är avgörande för att avgöra exempelvis vindkraftsparkens påverkan på godsflöden, hamnar, behov av isbrytarassistans samt behovet av säkerhetsavstånd till farleder/fartygsstråk.

I det kommande beredningsarbetet inför ett utpekande är denna typ av analys avgörande för att man, ur sjöfartssynpunkt, inte i ett senare skede (under tillståndspröcessen) ska behöva begränsa områdets storlek ytterligare.

I dagens system deltar Sjöfartsverket i förarbetet med dessa analyser (s.k. Hazid) genom att bidra med generell nautisk expertis, nautisk expertis med lokalkännedom (lotsar) inför planerade parker i kustnära områden samt nautisk expertis från isbrytningen, inför parker planerade i is-områden.

Sjöfartsverket har dock inte möjlighet att göra själva riskanalysen. Inom Sjöfartsverket finns inga nautiska riskanalytiker. I beredningsgruppen måste en sådan analys i så fall beställas från 3:e part och Sjöfartsverket har inte möjligheten att ta den kostnaden utan ekonomisk kompensation. Vi anser därmed att möjlighet till ersättning enligt *Förslag till lag om havsbaserad vindkraft, 3 kap § 4* är viktig.

I *Förslag till lag om havsbaserad vindkraft 3 kap § 6*, anges att ett tilldelningsförfarande kan föregås av en strategisk miljöbedömning och samråd. I det fallet så gäller samrådet endast myndigheter som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas vara berörda. Sjöfartsverket är inte en sådan myndighet, men behöver vara med som part i inför tilldelningen av koncession. Därmed är det viktigt att Sjöfartsverket även är omfattad av samverkan i *Förslag till lag om havsbaserad vindkraft 3 kap § 5*.

Tillståndsprövning i EEZ:

Utredningen föreslår att tillståndsprövningen i Sveriges ekonomiska zon, i enlighet med *§ 5 i Lagen om Sveriges ekonomiska zon* ska meddelas av mark- och miljödomstolen. MMD ska tillämpa *kap 22 och 23 i miljöbalken*.

Sjöfartsverket tolkar det som att vi därmed är med på samråd i enlighet med *Miljöbalken 6 kap § 30*, precis som i nuvarande tillståndspröcess och att vi då har tillfälle att få in villkor.

Detta ger Sjöfartsverket möjlighet att komma med förslag på villkor rörande anläggningsfas, drift och avetablering. Exempelvis behöver säkerhetshöjande åtgärder vidtas under anläggningsfasen för att undvika exempelvis påsegling av halvfärdiga konstruktioner och för att etablera rutiner för rapportering i syfte att ge sjötrafikinformation till fartygstrafiken i området. För att möjliggöra sjö- och flygräddning behöver Sjöfartsverket vara en av parterna som

godkänner vindkraftverkens placering i parken och vara med och ta fram en räddningsplan. Vi kan även behöva villkor rörande utredningar och åtgärder för att minska påverkan på fartygsradar och på Sjöfartsverkets kustradiostationer.

Tillståndsprövning i allmänt vatten:

Miljöbalken ska tillämpas i allmänt vatten och Sjöfartsverket tolkar det som att vi är med på samråd i enlighet med *Miljöbalken 6 kap § 30*, precis som i nuvarande tillståndsprövning och att vi då har tillfälle att få in villkor som ovan.

Sjökablar:

Sjöfartsverket anser att kablar och rör ska dras utanför farleder/fartygsstråk, för att inte riskera att skadas av ankrade fartyg och för att möjliggöra eventuell underhållsmuddring i farleder och hamnområden. Behöver en kabel korsa en farled bör den göra det i rät vinkel. Vi ser även en risk med vad som kan hända om ett fartyg ankrar på en vätgasledning. Dessa faktorer bör beaktas i valet av lämplig kabelkorridor.

Övriga synpunkter:

Trafikverket är den myndighet som ansvarar för utpekande av riksintresse för kommunikationer, sjöfart, enligt 2a § 9 p. förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden. Men utpekandet görs i dialog och tät samverkan med Sjöfartsverket som har det operativa ansvaret för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss.

Rörande de kumulativa effekter som är en stor del av problembilden i nuvarande process, anser Sjöfartsverket att man dessutom bör beakta projekt på andra sidan gränsen, i grannländernas EEZ. Sjöfarten är internationell och vi ser potentiella problem även med de gränsöverskridande kumulativa effekterna.

I områden med isproblematik (främst Bottenhavet och Bottenviken) anser Sjöfartsverket att det krävs simuleringar och forskning för att utreda hur etableringen av vindkraft till havs kommer att påverka isbildning, isdrift, vallbildning och därmed vintersjöfarten samt hur Sjöfartsverkets isbrytarverksamhet påverkas, med potentiell kapacitetsbrist och behov av ökade resurser.

Sjöfartsverket stödjer SGUs förslag om att det behövs en översyn av kontinentalsockelregleringen och önskar bidra i denna översyn.

I handläggningen av detta ärende, som avgjorts av generaldirektör Erik Eklund, har enhetschef Johan Wahlström, verksjurist Ulf Holmgren samt infrastruktursamordnare Anneli Borg deltagit, den sistnämnda föredragande.

Erik Eklund