

Uppgjord (även faktaansvarig om annan)	Titel	Dokumentnummer.	Rev.
MAR	PM Kompletteringar Länsstyrelsen Natura 2000 Olof Skötkonung	AA114654-01-00-A	A
Dokumentansvarig (Godkänd)	Filnamn	Datum	Sid.nr.
ANO	AA114654-01-00-A PM Kompletteringar Länsstyrelsen Natura 2000 Olof Skötkonung.docxx	2024-11-28	1 (6)

Kompletteringsbegäran Länsstyrelsen Natura 2000

Olof Skötkonung OWF AB har ansökt om tillstånd för uppförande och drift av en vindkraftpark inom ett geografiskt avgränsat område i Bottenhavet, utanför Sveriges territorialvatten och inom svensk ekonomisk zon. Sjöfart förekommer i området för och kring projektområdet. Med anledning av detta har en nautisk riskanalys genomförts för att analysera eventuell påverkan på sjöfarten och de nautiska riskerna som vindkraftparken kan innebära. (RISE rapport RE20221684-01-00-A Nautisk riskanalys Olof Skötkonung samt RE20221684-02-00-A Tillgänglighetsanalys relaterad till etablering av vindkraftpark Olof Skötkonung)

Länsstyrelsen Uppsala län har gett Transportstyrelsen tillfälle att yttra sig i frågan om kompletteringsbehov för Olof Skötkonung OWF AB:s ansökan om tillstånd enligt lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon samt Natura 2000-tillstånd enligt miljöbalken att i Bottenhavet, inom Sveriges ekonomiska zon, uppföra och driva en havsbaserad vindkraftpark.

Föreliggande PM avser att komplettera genomförd riskanalys och tillgänglighetsanalys vad avser eventuell påverkan på Natura 2000-områden i enlighet med länsstyrelsens begäran.

Publiceringstillstånd sjökort: © Sjöfartsverket tillstånd nr 24-05532

1 Sjöfart

1.1 Beaktande av vindkraftsprojektet Sylen vad gäller kumulativa effekter

Nedanstående resonemang utgår från ett "maxcase" där Sylen etableras i tillskott till Najaderna, Olof Skötkonung och Fyrskippet. Kumulativa effekter för de tre sistnämnda projektområdena behandlades i genomförd tillgänglighetsanalys.

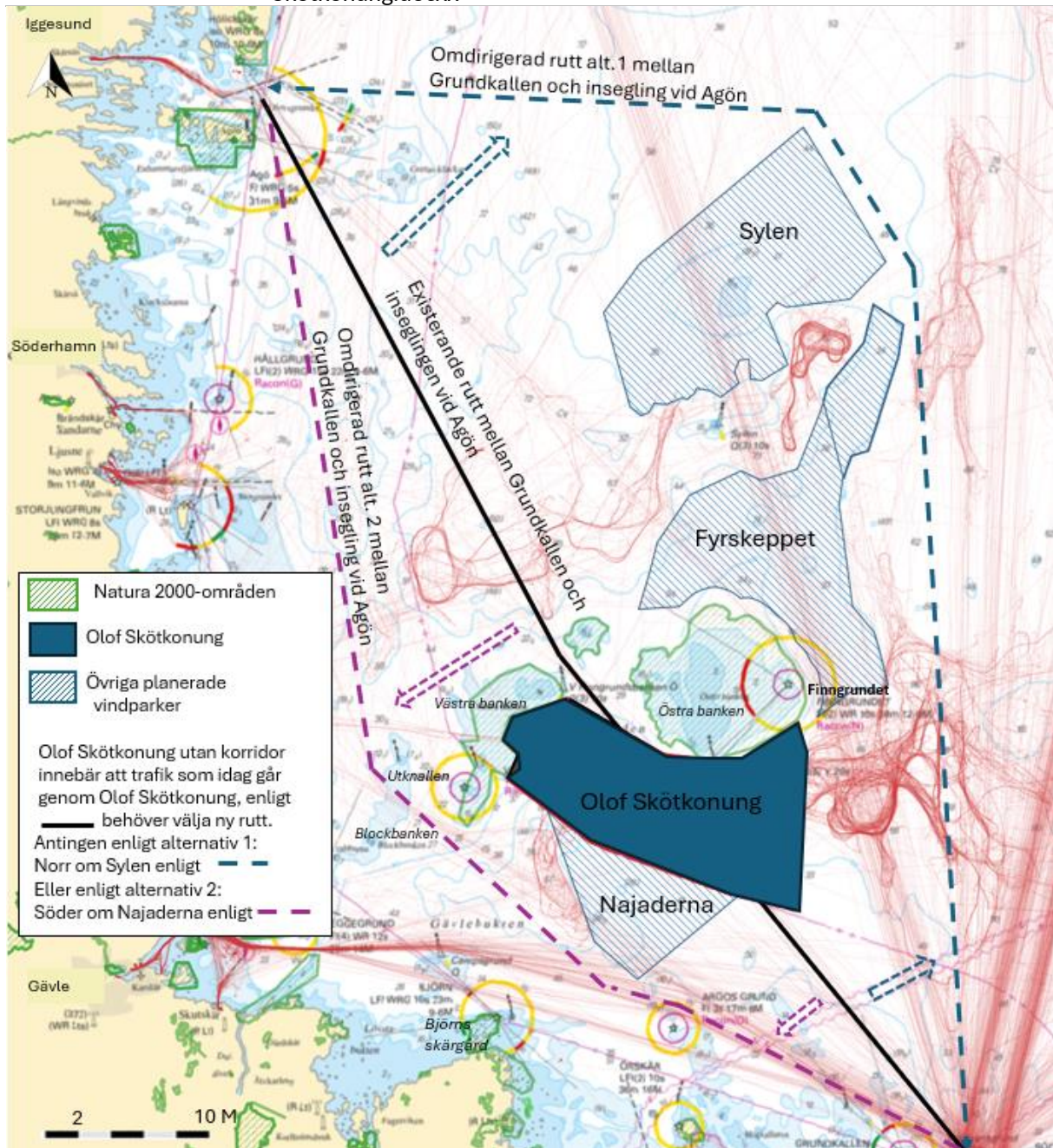
För Olof Skötkonung har tre olika layouter utretts, två fall med alternativa korridorsbredder (bredd 3,5 M respektive 2,2 M) och en layout utan korridor. Vad avser fallen med korridor kan trafiken visserligen passera inom korridoren oavsett bredd men genomförd riskanalys förordar den bredare korridoren ur riskhänseende.

Kumulativa effekter vid etablering av Najaderna, Olof Skötkonung, Fyrskippet och Sylen och dess bedömda påverkan på Natura 2000-områden följer nedan, för samtliga tre fall av layout av Olof Skötkonung.

Utan korridor

En layout av Olof Skötkonung utan korridor innebär att majoriteten av den trafik som idag går norr om Finngrundet, till Iggesund/Skärnäs, sannolikt kommer att gå norr om Sylen vilket innebär en rutt längre från Natura 2000-områden än idag. Trafiken som idag går mellan Finngrundsbankarna behöver välja en annan rutt, antingen söder om Najaderna eller norr om Sylen. En rutt mellan Fyrskippet och Sylen bedöms inte sannolik eftersom avståndet mellan de båda vindparkerna är litet och skulle medföra skarpa girar mellan vindparkerna och i ett område där det idag även förekommer fiske. Dessutom är en rutt mellan Fyrskippet och Sylen längre än en rutt norr om Sylen. En rutt norr om Sylen innebär en ruttförlängning om cirka 22 M, eller cirka 2 h restidsförlängning, för sträckan Grundkallen till inseglingen vid Agön, se Figur 1.1.

Uppgjord (även faktaansvarig om annan) MAR	Titel PM Kompletteringar Länsstyrelsen Natura 2000 Olof Skötkonung	Dokumentnummer. AA114654-01-00-A	Rev. A
Dokumentansvarig (Godkänd) ANO	Filnamn AA114654-01-00-A PM Kompletteringar Länsstyrelsen Natura 2000 Olof Skötkonung.docxx	Datum 2024-11-28	Sid.nr. 2 (6)

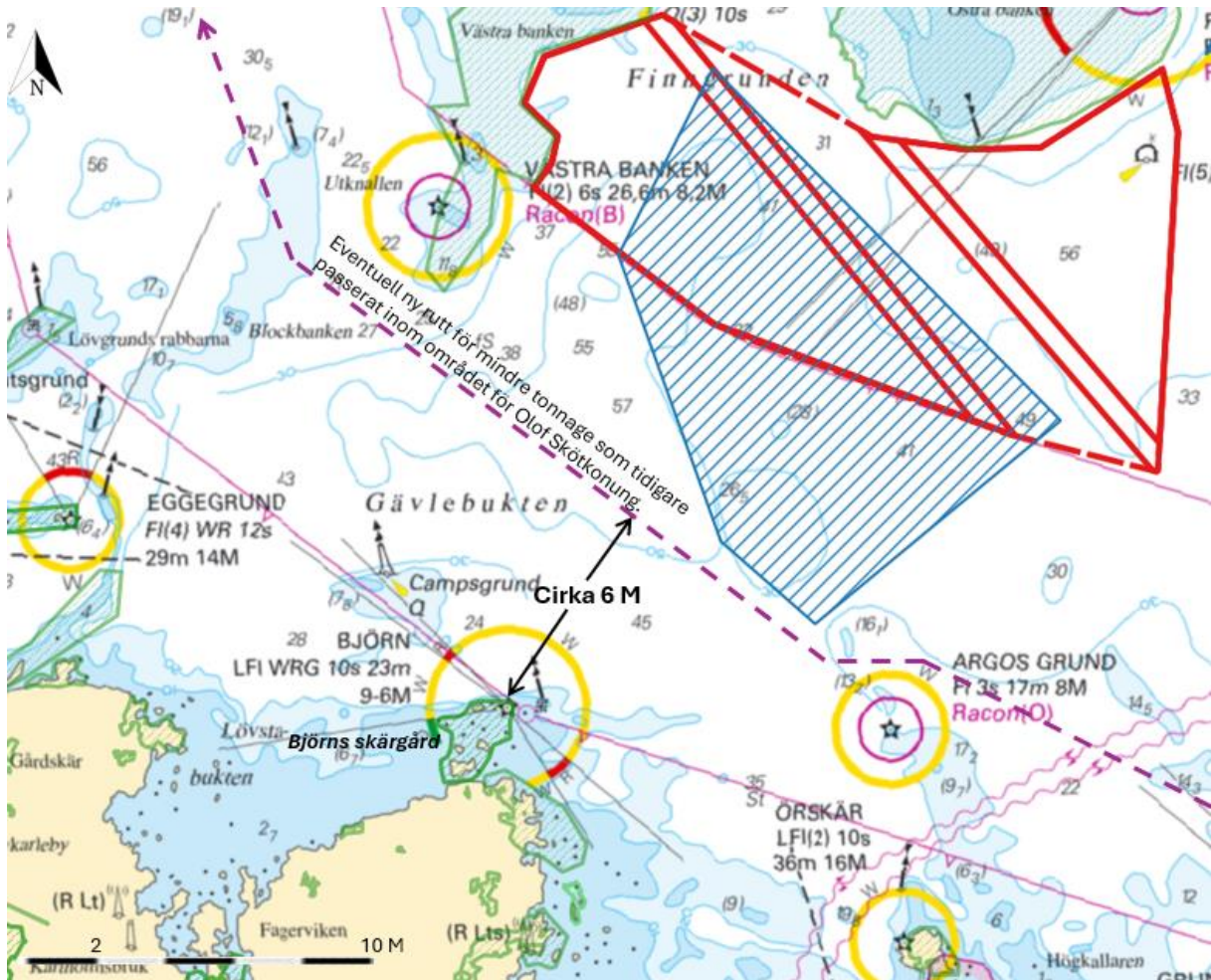


Figur 1.1 Omdirigering av trafiken som idag går mellan Finngrundsbankarna på väg mellan Södra Kvarken/Grundkallen och inseglingen vid Agön till Iggesund/Skärnäs

Möjligen kan en del fartyg, primärt mindre med litet djupgående, istället för en rutt norr om Sylen, välja en alternativ rutt söder om vindpark Najaderna, enligt alternativ 2 i Figur 1.1. En sådan rutt skulle innebära en mindre omfattande rutförlängning (cirka hälften så lång som den nordligare rutten runt Sylen) men samtidigt innebära ytterligare girpunkter och passage över grundområden (passage mellan Blockbanken och Utknallen). En del av rutten skulle också innebära passage i samma stråk som Gävletrafiken, dvs i ett stråk där det förekommer mer omfattande trafik med större fartyg. Idag passerar fartyg såväl över Västra Banken som nära (cirka mellan 0,8 – 1,1 M) både Västra och Östra Banken. En rutt söder om Najaderna innebär fortsatt en passage nära (cirka 1,2 M) södra delen av Västra Banken men under en mycket kort sträcka och sannolikt med färre fartyg än vad som idag passerar över Västra Banken och mellan Västra och Östra Banken.

Uppgjord (även faktaansvarig om annan) MAR	Titel PM Kompletteringar Länsstyrelsen Natura 2000 Olof Skötkonung	Dokumentnummer. AA114654-01-00-A	Rev. A
Dokumentansvarig (Godkänd) ANO	Filnamn AA114654-01-00-A PM Kompletteringar Länsstyrelsen Natura 2000 Olof Skötkonung.docxx	Datum 2024-11-28	Sid.nr. 3 (6)

En omdirigering av trafik till söder om Najaderna innebär en ökning av trafik mellan Najaderna och Natura 2000-området Björns skärgård. Om alla fartyg som idag går genom området för Olof Skötkonung skulle gå söder om Najaderna skulle detta innebära cirka 250 fartyg per år, men sannolikt väljer en del fartyg en annan rutt norr om Olof Skötkonung. Avståndet mellan den omdirigerade fartygstrafiken och Björns skärgård kommer att vara cirka 6 M, se Figur 1.2. Förhärskande vindriktning blåser bort från Björns skärgård, vilket i ett fall med blackout för ett fartyg i de flesta fall skulle driva fartyget bort från Björns skärgård.



Figur 1.2 Eventuell rutt, i lila, för mindre tonnage söder om Najaderna och Olof Skötkonung etableras utan korridor eller med smal korridor i förhållande till Björns Skärgård.

Korridor med 3,5 M bredd

En etablering av Olof Skötkonung med en korridor med 3,5 M bredd kommer att tillåta nuvarande trafik genom riksintresse sjöfart - farled som löper genom området för Olof Skötkonung att fortsätta segla på samma rutt. Den trafik som idag går genom det västra delområdet för Olof Skötkonung, och som passerar över Natura 2000-området vid Västra Banken, kommer istället för nuvarande rutt att gå inom korridoren, mellan Natura 2000-områdena vid Västra och Östra Banken. Nämda omdirigering innebär att cirka 250 fartyg per år kommer att gå inom korridoren.

Sylens etablering tillsammans med Fyrskippets etablering påverkar den trafik som idag går norr om Finngrundet till Iggesund/Skärnäs samt den trafik som går genom området för Fyrskippet mellan Sundsvall och Grundkallen. Denna trafik påverkas inte av Olof Skötkonung. En omdirigering av trafiken Sundsvall-Grundkallen till en rutt mellan Finngrundsbankarna bedöms osannolik, ruten skulle bli längre än en rutt öster om Fyrskippet och Sylen och

Uppgjord (även faktaansvarig om annan)	Titel	Dokumentnummer.	Rev.
MAR	PM Kompletteringar Länsstyrelsen Natura 2000 Olof Skötkonung	AA114654-01-00-A	A
Dokumentansvarig (Godkänd)	Filnamn	Datum	Sid.nr.
ANO	AA114654-01-00-A PM Kompletteringar Länsstyrelsen Natura 2000 Olof Skötkonung.docxx	2024-11-28	4 (6)

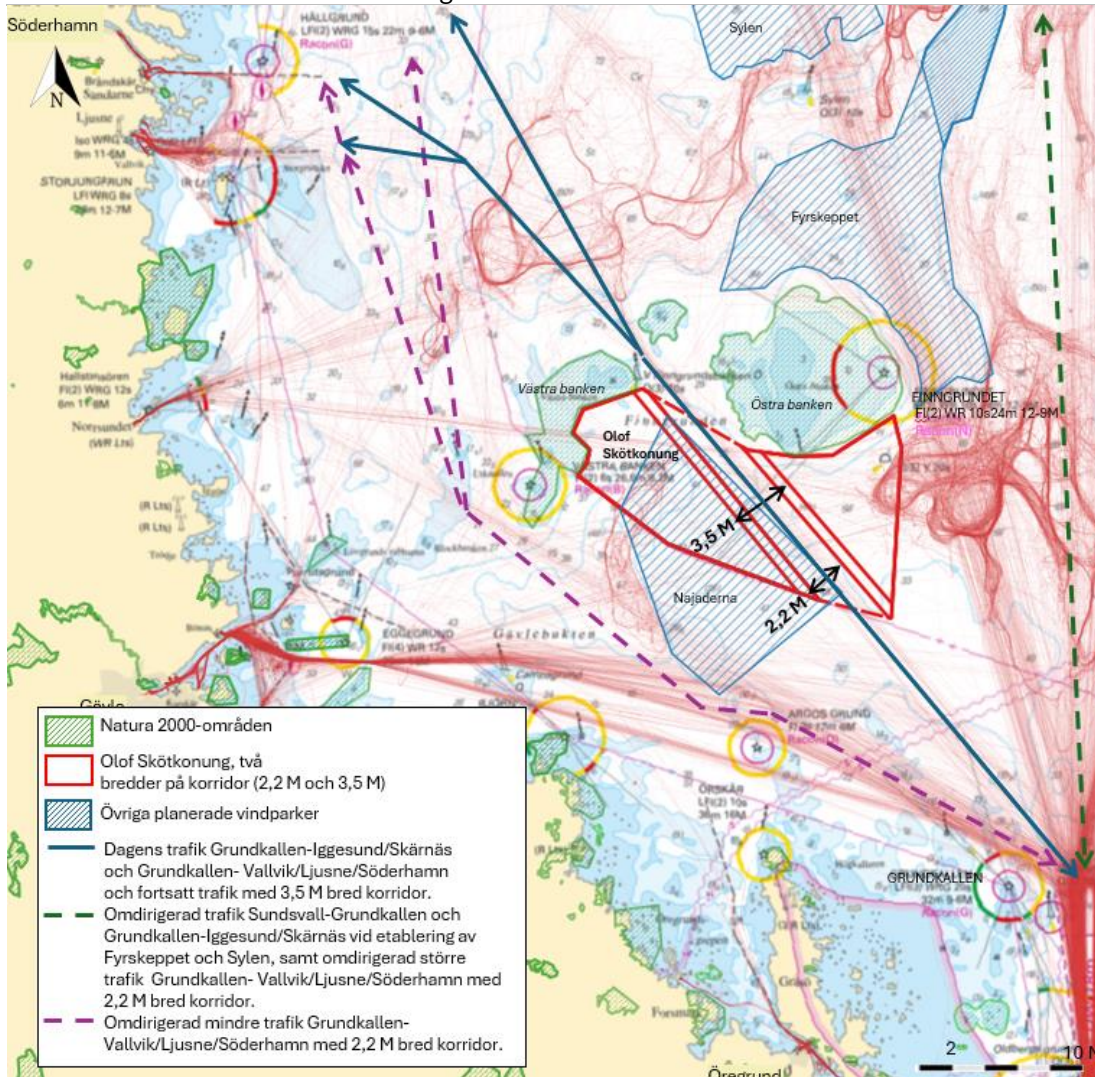
innebär dessutom en passage mellan grundbankar. Inte heller en omdirigering till korridoren genom Olof Skötkonung av den trafik som går norr om Finngrundet till Iggesund/Skärnäs bedöms vara sannolik på grund av tillgängligt vattendjup mellan Finngrundsbankarna. Enligt befäl på SCA's fartyg som trafikerar Iggesund är vattendjupet för litet och marginalerna för små för att nämnd trafik ska kunna trafikera korridoren (framför allt sträckan nordväst om korridoren) på ett säkert sätt. Denna trafik kommer istället att gå längre från Natura 2000-områden, på en ny rutt norr om Sylen, se Figur 1.3. SCA's fartyg utgör cirka 70 % av fartygen på rutten norr om Finngrundet. Av de övriga fartygen (47 olika individer, som stod för 65 passager under 2023) som idag går norr om Finngrundet kan det finnas fartyg som väljer en rutt söder om Najaderna men då de idag väljer rutten norr om Finngrundet trots att vägen mellan Finngrundsbankarna är något kortare antas de inte heller i fortsättningen välja en rutt som innebär samma typ av utmaningar.

Sammanfattningsvis bedöms inte en etablering av Olof Skötkonung med korridor på 3,5 M att medföra någon ökning av fartygstrafik nära Natura 2000-områden, men trafiken över Västra Banken flyttas till ett stråk mellan Östra och Västra Banken. Trafiken norr om Finngrundet kommer att passera längre från Natura 2000-områden än vad de gör idag.

Korridor med 2,2 M bredd

En smalare korridor skulle sannolikt innebära att färre fartyg passerar genom korridoren, under färre dagar per år och endast under goda väderförhållanden. Detta får till följd att fallen när trafik väljer en annan rutt kommer att öka vid en layout med en smalare korridor. Trafiken kan då förväntas gå enligt alternativ layout utan korridor, se Figur 1.3, antingen söder om Najaderna eller norr om Sylen, enligt alternativa rutter i. En layout med smalare korridor innebär sannolikt således att färre fartyg passerar mellan Natura 2000-områden Östra och Västra Banken, och att ett tillskott av fartyg bestående av det mindre tonnaget passerar söder om Västra Banken. En andel fartyg väljer sannolikt rutten norr om Sylen, längre från Natura 2000-områden än idag.

Uppgjord (även faktaansvarig om annan) MAR	Titel PM Kompletteringar Länsstyrelsen Natura 2000 Olof Skötkonung	Dokumentnummer. AA114654-01-00-A	Rev. A
Dokumentansvarig (Godkänd) ANO	Filnamn AA114654-01-00-A PM Kompletteringar Länsstyrelsen Natura 2000 Olof Skötkonung.docxx	Datum 2024-11-28	Sid.nr. 5 (8)



Figur 1.3 Omdirigering av trafiken som idag går mellan Finngrundsbankarna på väg mellan Södra Kvarken/Grundkallen och inseglingen vid Agön till Iggesund/Skärnäs samt till Vallvik/Ljusne vid de olika korridoralternativen.

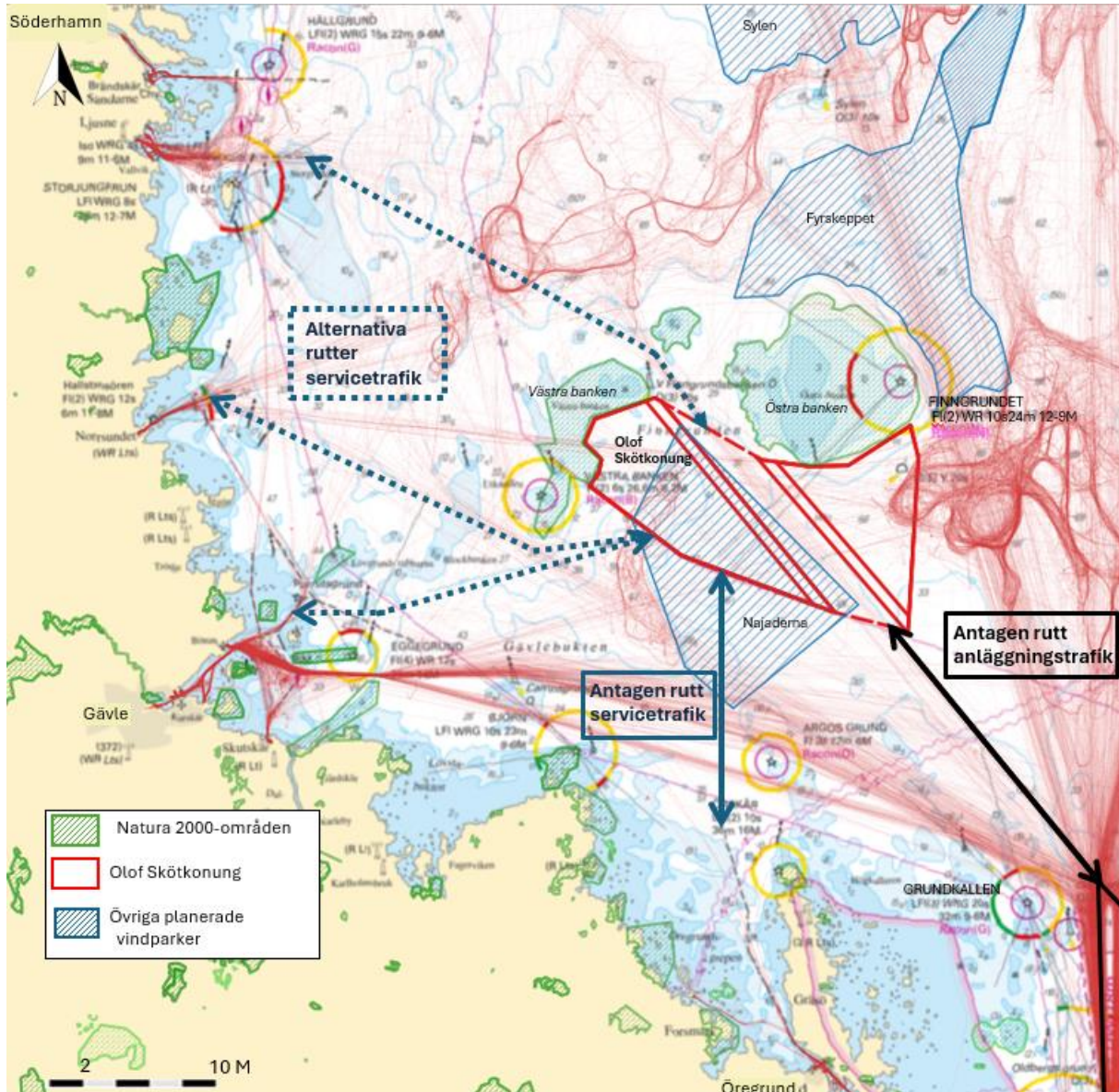
Påverkan på Natura 2000-områden från service- och anläggningstrafik

Undre anläggningen av vindparken tillkommer trafik i området med cirka 1 000 fartygsrörelser, fördelat på anläggningsfasen som pågår under 2–3 år. Vilken eller vilka hamnar som anläggningstrafiken utgår från är okänt i dagsläget men i riskanalysen antogs denna trafik komma från en hamn eller hamnar söder om Södra Kvarken. En sådan rutt påverkas inte av några kumulativa effekter, och innebär inte heller ytterligare trafik nära Natura 2000-områden.

När vindkraftparken är etablerad kommer servicetrafik att trafikera området, och trafik till och från vindkraftparken med service- och underhållsfartyg förväntas att ske dagligen, vilket innebär cirka 700 passager per år. Vilken hamn som kommer att tjäna som bashamn för servicetrafik när vindparken är etablerad är okänt i dagsläget, men i genomförd riskanalys antogs Öregrund eftersom detta skulle motsvara ett worst case scenario vad gäller korsningar mellan handelssjöfart och servicetrafik. Servicetrafiken kommer då att gå antingen genom området för Najaderna eller öster om Najaderna på sin rutt till och från Olof Skötkonung, och inte passerar över Natura 2000-områden. Går fartygen genaste vägen, rakt norrut från

Uppgjord (även faktaansvarig om annan) MAR	Titel PM Kompletteringar Länsstyrelsen Natura 2000 Olof Skötkonung	Dokumentnummer. AA114654-01-00-A	Rev. A
Dokumentansvarig (Godkänd) ANO	Filnamn AA114654-01-00-A PM Kompletteringar Länsstyrelsen Natura 2000 Olof Skötkonung.docxx	Datum 2024-11-28	Sid.nr. 6 (6)

inseglingen till Öregrund (väst om Argos Grund), till Olof Skötkonung håller de cirka 7 M till Natura 2000-området vid Västra Banken, se Figur 1.4.



Figur 1.4 Antagna rutter för Olof Skötkonung för anläggnings- och servicetrafik, i förhållande till Natura 2000