



**Lägesrapport
Maj 2010**





Europeiska unionens program för Östersjöområdet 2007-2013 stöder regional utveckling via gränsöverskridande samarbete. Elva länder runt Östersjön samarbetar för att hitta lösningar på gemensamma problem för att göra Östersjöregionen till ett attraktivt område att investera, arbeta och leva i. Baltic Master II är ett av projekten i det prioriterade området The Baltic Sea as a Common Resource.

Läs mer på <http://eu.baltic.net>

Projektsekretariat Baltic Master II

c/o Region Blekinge
Ronnebygatan 2
371 32 Karlskrona
Sverige
+46 455-30 50 00 (växel)
+46 455-30 50 10 (fax)

Projektledare

Therese Nilsson
+46 455 30 50 25
therese.nilsson@regionblekinge.se

Biträdande projektledare

Henrik Nilsson
+46 455 30 50 44
henrik.nilsson@regionblekinge.se

Kommunikatör

Malin Faraasen
+46 455 30 50 26
malin.faraasen@regionblekinge.se

Denna rapport finns även på engelska: www.balticmaster.org

Innehållsförteckning



Inledning.....	4	Baltic Master II Work Package 4 (WP 4): Förbättrade förebyggande åtgärder mot föroreningar från sjöfart.....	22
Bakgrund: Förebygga en katastrof eller vara beredd att minimera dess effekter <i>Bygger på framgången med Baltic Master I</i>	5	Statusen för internationella och regionala konventioner om marina föroreningar orsakade av fartyg i Östersjön	25
Allmänt om Baltic Master II	6	Avfallshantering i hamnar.....	26
Baltic Master II:s bidrag till att förverkliga EU:s strategi för Östersjöregionen.....	8	Hamnutveckling för minskade föroreningar	27
Baltic Master II Work Package 3 (WP 3): Förbättrad landberedskap vid oljeutsläpp till havs.....	10	Barlastvatten och sedimenthantering	28
Ta fram en plan för oljeutsläpp	13	Scenariomodellering av åtgärder för att skydda Östersjön: <i>Förslag på nya åtgärder och hur de ska implementeras</i>	29
<i>Fallstudie Blekinge:</i> Lokala och regionala oljeskyddsplaner.....	14	Riskbedömning av fartygstrafik i Kattegatt	30
<i>Fallstudie Nordvästra Skåne:</i> Lokala och regionala oljeskyddsplaner.....	15	Modeller för dynamisk riskhantering i Östersjön	31
<i>Fallstudie B7 (Baltic Sea Seven Islands):</i> Lokala och regionala oljeskyddsplaner.....	16	Statistik.....	32
<i>Fallstudie Litauen:</i> Lokala och regionala oljeskyddsplaner.....	17	Slutresultat från Baltic Master II.....	34
<i>Förberedande studie VTS Zatoka Gdanska:</i> Lokala och regionala oljeskyddsplaner.....	18		
Regional utvecklingsplanering i kustzonen och oljeskyddsplanering	19		
Verktøy för kustzonsplanering	20		



I DIN HAND håller du halvtidsrapporten för projektet Baltic Master II, på följande sidor får du en översikt över alla delprojekt. Baltic Master II är en fortsättning på det lyckade projektet Baltic Master, som avslutades 2007. Många av de viktiga resultaten från det första projektet utgör grunden för uppföljaren. Målet med Baltic Master II är att omsätta dessa resultat i handling och att fortsätta att uppmärksamma det lokala och regionala perspektivet på sjösäkerhetsfrågor. Nu har vi kommit halvvägs och är stolta över att kunna presentera våra framsteg och första resultat.

EU:S STRATEGI FÖR ÖSTERSJÖREGIONEN och dess handlingsplan antogs av EU-kommissionen i oktober 2009. Strategin är resultatet av hårt arbete på många olika myndigheter och i många organisationer runt Östersjön. Baltic Master II har utsetts till ett flaggskeppsprojekt inom strategin för Östersjöregionen. Det betyder att vårt arbete har uppmärksammats av EU-kommissionen. Längre fram i rapporten kan du läsa mer om hur Baltic Master II bidrar till att förverkliga EU:s strategi för Östersjöregionen.

OLIKA AKTÖRER FRÅN lokala, regionala och nationella myndigheter till organisationer över hela Östersjöområdet, forskningsinstitut och universitet arbetar tillsammans i Baltic Master II. Mångfalden av partners bidrar till en kombination av praktiskt och teoretiskt arbete och sammanför lokala, nationella och europeiska perspektiv. Baltic Master II pågår till januari 2012, och vid projektets slut kommer vi att ha levererat ett antal viktiga resultat av de olika uppgifter som vi beskriver i den här rapporten. Trevlig läsning!

Therese Nilsson
Projektledare

Anders Engblom
Ordförande för styrgruppen

Förebygga en katastrof eller vara beredd att minimera dess effekter

Bygger på framgången med Baltic Master I

ÖSTERSJÖN ÄR ETT av världens mest trafikerade vatten. Transporterna av olja och andra potentiellt farliga laster ökar snabbt. Fler än 4 400 tankfartyg lastade med olja lämnade eller seglade in i Östersjön under 2007. Samtidigt är det svårt att navigera här på grund av många skärgårdar med tusentals öar, smala sund och grund. Under vintern, när delar av havet fryser till, blir det ännu svårare att navigera. Dessa faktorer ökar risken för olyckor som orsakar oljeutsläpp.

Östersjön är en av världens största vattenmassor med bräckt vatten och har ett unikt marint ekosystem som är särskilt känsligt. Om nyckelarter försvinner kan allvarliga miljökonsekvenser uppstå. Havs- och kustområdena är särskilt viktiga för sjöfåglar och våtmarksfåglar eftersom ett stort antal tillbringar vintern och häckar här. Häckningsplatserna är känsliga för föroreningar från oljeutsläpp. Det faktum att det tar upp till 30 år för vattnet att förnyas i Östersjön gör det ännu mer sårbart.

FOLKMÄNGDEN RUNT ÖSTERSJÖN är omkring 85 miljoner. Den miljömässiga påverkan av sjötrafik påverkar därför inte enbart den marina miljön, utan även livskvaliteten för ett stort antal människor. Dessutom skulle dessa människor påverkas allvarligt om något skulle hända, eftersom det är lokala och regionala kustsamhällen som måste hantera en eventuell katastrof. Det är också uppenbart att föroreningar inte bryr sig om gränser, vilket gör samarbete över gränserna mycket viktigt. Sjötransporter ses ofta som ett miljövänligt alternativ till vägtransporter. Men som tidigare nämnts kan de utgöra ett hot mot miljön i Östersjön och livskvaliteten för de människor

som bor i kustområdena. Därför är det nödvändigt att införa omfattande åtgärder för att undvika att olyckor inträffar och att olja läcker ut, och specifika åtgärder för att förhindra att ytterligare föroreningar inträffar.

Från vision till handling – Baltic Master II fortsätter där det första Baltic Master-projektet slutade

Baltic Master II är ett uppföljningsprojekt till den framgångsrika föregångaren Baltic Master I som 2007 valdes till det bästa europeiska maritima projektet av regionkommittén och tidningen Regional Review. Det första Baltic Master-projektet identifierade tre huvudutmaningar för Östersjöns framtid – att initiera proaktiva beredskapsplaner på land, se till att säkerhetsföreskrifter efterlevs och utveckla potentialen med kustzonsplaneringen. Baltic Master II kommer att använda den förvärvade kunskapen och omsätta den i handling.

Allmänt om Baltic Master II

BALTIC MASTER II ÄR indelat i två arbetsområden:

- förbättrade förebyggande åtgärder mot föroreningar från sjöfart och
- landberedskap vid oljeutsläpp.

De två områdena inbegriper en mängd frågor som påverkar Östersjön på flera olika sätt. Baltic Master II har valt att fokusera på några av de viktigaste frågorna inom dessa områden, alla relaterade till effekterna av sjötransporter, och ska arbeta med dem på ett så praktiskt sätt som möjligt.

Eftersom projektet till stor del är uppbyggt av partners på regional och lokal nivå kan projektet dra nytta av praktisk kunskap och expertis hos dessa partners. Via dagliga erfarenheter får projektet viktig information om vilka problem och utmaningar vi står inför med den ökande sjötransporten i Östersjön. På så sätt kan vi ta fram nödvändiga verktyg för att anta

Huvudmålen för projektet Baltic Master II är:

- förbättrade förebyggande åtgärder mot föroreningar från sjöfart.
- att förbättra landberedskapen för oljeutsläpp.
- att föra fram regionernas och kommunernas prioriteringar i arbetet med sjösäkerhet i Östersjön.

de nuvarande och framtida utmaningarna för Östersjön.

EN ANNAN DEL av projektet gäller kommunikation och information. Det är viktigt att göra projektets upptäckter och resultat tillgängliga för en bred publik, inklusive allmänheten, intressenter, myndigheter, osv., för att öka medvetenheten om den känsliga situation som Östersjön befinner sig i för tillfället. Genom att förstå problemen i Östersjön kan vi hitta rätt lösningar. Baltic Master II arbetar kontinuerligt för att sprida projektets resultat och stor vikt kommer också att läggas vid spridningen av resultaten i slutet av projektet, för att säkerställa att resultaten används även när projektet är slut.

PÅ STRATEGISK LEDNINGSNIVÅ arbetar Baltic Master II med två integrerade organisationer för att uppnå resultat. Styrgruppen och den politiska kommittén är nära anslutna till projektet, och består av medlemmar från projektets partners. De träffas regelbundet för att följa upp och bistå arbetet i projektet, och även för att sprida projektresultaten i sina respektive nätverk.

BALTIC MASTER II LÄGGER också stor vikt vid samarbete med andra pågående projekt för sjösäkerhet i Östersjöregionen via resultat- och informationsutbyte.



Fakta om projektet

PÅGÅR: 25 januari 2009–24 januari 2012

BUDGET: omkring 4 miljoner euro. Delfinansierat av EU.

PARTNER: 47 olika partners från 9 Östersjöländer. Bland dessa partners finns bland andra regioner och kommuner, forskningsinstitut och universitet, internationella organisationer och övergripande Östersjöorganisationer. Av dessa är 30 fullständiga partners, vilket betyder att de delfinansieras av EU. 17 är partners utan budget vilket betyder att de inte får någon finansiering från EU, men de är viktiga strategiska partners genom att stödja projektet, sprida resultaten och ge åtkomst till viktiga kontaktnätverk.

ANSVARIG PARTNER: Region Blekinge

Baltic Master II:s bidrag till att förverkliga EU:s strategi för Östersjöregionen

DET FÖRVÄNTADE RESULTATET av projektet Baltic Master II är nära knutet till de största utmaningarna i EU:s strategi för Östersjöregionen.

De fyra hörnstenarna i strategins handlingsplan är:

1. Att göra Östersjön till en miljömässigt hållbar region.
2. Att förbättra välståndet i Östersjöregionen.
3. Att öka tillgängligheten och dragningskraften.
4. Att säkerställa säkerheten och tryggheten i Östersjöregionen.

ÅTGÄRDER INOM PROJEKTET överensstämmer med punkt 1 i strategin när det gäller ren sjöfart, att minska tillförseln av gödningsämnen och att bevara den biologiska mångfalden. Dessa frågor beskrivs i Baltic Master II-åtgärderna för att hantera avfall från fartyg. Dessutom överensstämmer Baltic Master II helt med punkt 4. Ökningen av sjötrafiken ökar riskerna, och projektet fokuserar på att hantera dessa. Projektet

arbetar också med det juridiska ramverk som reglerar sjötransporter och vars mål är att förbättra säkerheten, praktiska lösningar som är kopplade till Östersjöns unika PSSA-status (Particularly Sensitive Sea Area).

BALTIC MASTER II SAMARBETAR med liknande EU-finansierade projekt för att utnyttja synergieffekter och göra Östersjön till den ledande regionen inom området. Baltic Master II uppmärksammas två gånger i handlingsplanen för EU:s strategi för Östersjöregionen, dels för att förbättra hanteringen av avfall från fartyg, dels för landberedskapen vid olyckor till havs.

EU:s strategi för Östersjöregionen är ett perfekt tillfälle att samarbeta på en makroregional skala. Det strategiska och varierade partnerskapet i Baltic Master II, med 47 organisationer från hela Östersjöområdet säkerställer att alla bidrar till samarbetet för att stärka Östersjöns framtid.



Prioriterat område

Aktivitet i Baltic Master II

4. Att bli en modellregion för ren sjöfart

Baltic Master II är ett flaggskeppsprojekt för detta prioriterade område. Flera åtgärder inom projektet bidrar till implementeringen, till exempel:

- Forskningsöversikt om maritima konventioner
- Rekommendationer för förbättrad och enhetlig avfallshantering ombord och i hamnar
- Riktlinjer för implementeringen av barlastvattenkonventionen
- Förslag på nya åtgärder (Associated Protective Measures) inom PSSA-klassificeringen, som innehåller lokala och regionala prioriteringar.

13. Att bli en ledande region inom sjösäkerhet och trygghet

I allmänhet har lokala och regionala aktörer mycket lite inflytande i frågor som gäller sjösäkerhet. Med projekt som Baltic Master II sammanförs aktörer från lokala, regionala och nationella myndigheter, forskningsinstitut och universitet och organisationer över hela Östersjöområdet. Det bidrar till en kombination av praktisk kunskap och strategiskt arbete. Dessa erfarenheter är värdefulla för strategin för Östersjöregionen.

14. Att förstärka beredskapen för större olyckor

Baltic Master II nämns som exempel i det här prioriterade området, vilket betyder att kommissionen har uppmärksammat vårt arbete. Många partners inom projektet bidrar. Till exempel utvecklar många lokala och regionala myndigheter oljeskyddsplaner som inkluderar regionalt samarbete. Ett annat resultat av projektet kommer att vara att integrera kustzonsplanering med oljeskyddsplaner.

Baltic Master II Work Package 3
**Förbättrad landberedskap
vid oljeutsläpp till havs**





Hotet om en olycka till havs som leder till oljeutsläpp är mycket påtagligt. Varje år inträffar fler än 120 olyckor i Östersjön, och några av dem leder till oljeutsläpp. Hittills har Östersjön förskonats från oljekatastrofer som Exxon Valdez och Prestige, men det är bara en tidsfråga innan någonting händer. Den redan ansträngda miljösituationen i Östersjön gör havet mycket sårbart vid olyckor som medför oljeutsläpp.

Det flesta länder runt Östersjön kan hantera små utsläpp, men när oljan når land är det oftast kommunerna som ansvarar för beredskapen och oljesaneringen.





Vad handlar det om?

WP3 (Work Package 3) har som mål att förbättra landberedskapen vid oljeutsläpp via ökat samarbete. Baltic Master II började med att ta fram fyra geografiska fallstudier över hela Östersjöregionen. Inom dessa geografiska områden arbetar projektpartners tillsammans för att utveckla oljeskyddsplaner för området i fråga. Fallstudierna kallas: Blekinge, Nordvästra Skåne, B7 (Baltic Sea Seven Islands) och Litauen.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Kustbevakningen och danska Beredskapsstyrelsen bidrar med expertråd och kunskap till beredskapsplanerna och övervakar integrationen i sina egna beredskapsplaner och organisationer.

Region Skåne och Region Halland ger regionalt stöd och hjälper till att sprida resultatet av projektet. Länsstyrelserna i Skåne, Blekinge, Halland och Kalmar arbetar med Miljöatlasen och utbyter information med Maritime Institute of Gdansk för den polska atlasen.

Blekinge Tekniska Högskola ansvarar för rekommendationerna om hur kustzonsplaneringen ska integreras med oljeskyddsplanerna.

Huvudmål

Huvudmålet är att förbättra landberedskapen vid oljeutsläpp.

Oljeskyddsplanerna som tas fram kommer att testas via en övnings-CD med ett scenario och förbättras. Utvärderingen av övningen används sedan i en rapport med goda exempel för oljeskyddsplaner. Den svenska miljöatlasen uppdateras och utökas till ett användbart verktyg både för beredskapsplaner och i

händelse av oljeutsläpp. Det kommer också att finnas rekommendationer för hur kustzonsplaneringen ska integreras i oljeskyddsplanerna.

Status

Hittills har oljeskyddsplaner tagits fram för fallstudierna i nordvästra Skåne och Blekinge. En övning i Karlshamn där många av våra partners deltog och med Baltic Master II som observatörer uppmärksammade flera frågor som vi kommer att ta i itu med i projektet. Samarbetet mellan olika organisationer och kommunikationen och förståelsen mellan partners fortsätter att växa.

Kontakt

Work Package 3-ansvarig – World Maritime University

Olof Lindén
ol@wmu.se
+46 40 35 63 30

Neil Bellefontaine
nab@wmu.se
+46 40 35 63 81

Jonas Pålsson
jp@wmu.se
+46 40 35 63 22

Agneta Dahl
USA:s kustbevakning/WMU

Ta fram en plan för oljeutsläpp

VARFÖR ÄR DET så viktigt för en kommun att ha en etablerad oljeskyddsplan? Tankertrafiken i Östersjön ökar snabbt. Den mängd olja som dagligen fraktas på Östersjön är enorm. Föreställ dig att du ansvarar för beredskapen i din kommun, och att du en natt får ett samtal om att ett fartyg har varit inblandat i en olycka och läcker olja. Oljan förväntas nå dina stränder, hamnar och din kustlinje inom några timmar. Vad gör du?

För att snabbt och effektivt kunna genomföra åtgärder som mildrar skadorna på miljön och de ekonomiska förluster som följer av ett oljeutsläpp måste alla kommuner ha oljeskyddsplaner som är testade och aktuella.

Involvera alla intressenter

En plan måste tas fram i samarbete med alla intressenter för att säkerställa att den är heltäckande, och den måste tydligt definiera ansvarsområdena för de inblandade parterna, inte bara i din kommun, utan även i närliggande kommuner, eftersom oljeutsläpp inte tar hänsyn till geografiska gränser. En organisationsstruktur måste fastställas. Vem har ansvaret? Ändras ansvarsområdena när insatsen framskrider?

En plan måste identifiera alla miljömässigt och ekonomiskt känsliga områden och sedan måste, eftersom en kommun antagligen inte har tillräckligt med resurser för att skydda alla platser samtidigt, platserna prioriteras i den ordning de ska skyddas. Det måste göras i förväg, när intressenterna har tid att ta fram en prioritering av platserna via objektiva diskussioner. När platserna har identifierats och rangordnats måste resurserna identifieras. Vilken typ av utrustning behövs för att skydda platserna och sanera oljan?

Vem ansvarar för varje segment? Vem har utrustning och var lagras den? Vilken utrustning måste köpas in? När oljan har samlats in, var lagrar du den? Hur gör du dig av med den? Vad händer med arbetarna? De frivilliga? Hur ska de utbildas för att kunna arbeta säkert och effektivt när planen genomförs? Hur ska de få mat på fältet? Var ska de sova?

Flera problem

Det finns många problem som är kopplade till oljeutsläpp och de är ofta svåra att lösa, framförallt om de måste lösas under en insats. För att kunna besvara dessa frågor måste planerna vara geografiskt specifika: det finns inget tillvägagångssätt som passar alla. Därför stödjer projektet Baltic Master II fallstudier i flera kommuner för att underlätta framtagandet av oljeskyddsplaner. När planerna är färdiga testas de via övningar för att säkerställa att de fungerar och är heltäckande.

Kommuner som har en oljeskyddsplan är mycket bättre rustade att hantera oljeutsläpp när det där fruktade telefonsamtalet kommer.

Agneta Dahl

Fallstudie Blekinge: Lokala och regionala oljeskyddsplaner



BLEKINGE HAR EN lång kustlinje med stort ekologiskt, kulturellt och ekonomiskt värde.

Vissa av aktörerna i Blekinge har redan påbörjat arbetet att stärka sin beredskap för oljeutsläpp till havs med Baltic Master I. Med Baltic Master II spelar Blekinge en ännu större roll när alla aktörer samarbetar för att ytterligare stärka beredskapen och förmågan att hantera oljeutsläpp till havs.

Syftet med Fallstudie Blekinge är främst att stärka beredskapen för oljeutsläpp till havs genom att skapa nya och utveckla befintliga oljeskyddsplaner. Kustkommunerna samarbetar kring en plan som presenterar regionala lösningar på gemensamma problem. Ett annat av fallstudiens mål är att hitta kopplingar mellan oljeskyddsplaner och kustzonsplanering. Blekinge Tekniska Högskola samarbetar med partners i Blekinge för att ta fram förslag på hur dessa två områden kan integreras. Fallstudie Blekinge består av representanter från kustkommunerna, räddningstjänsterna, Blekinge Tekniska Högskola, Länsstyrelsen, Region Blekinge och Kustbevakningen.

Huvudmål

- Stärka Blekinges förmåga att hantera konsekvenserna på land av ett oljeutsläpp till havs. Etablera oljeskyddsplaner för kustkommuner.
- Identifiera gemensamma lösningar på regionala problem i samband med oljeutsläpp.
- Öva på och utvärdera oljeskyddsplaner.

Status – resultat

Under Baltic Master II:s första år har partnererna i Fallstudie Blekinge påbörjat arbetet mot en mer förberedd region i händelse av ett oljeutsläpp till havs.

Partners från Fallstudie Blekinge har deltagit i olika WP-möten (Work Package) samt i kickoff-konferensen. Inom fallstudien har flera workshops hållits med representanter från kommunerna, räddningstjänsterna och Blekinge Tekniska Högskola. En gemensam struktur för oljeskyddsplanerna har överenskommit och planerna håller nu på att slutföras av kommunerna.

Kontakt

Karlskrona kommun

Elina Tyrberg Flink
elina.tyrberg-flink@karlskrona.se
+46 455 30 30 61

Ronneby kommun

Per Drysen
per.drysen@ronneby.se
+46 457 61 89 10

Karlshamns kommun

Ann-Sophie Jakobsson,
Räddningstjänsten Västra Blekinge
annsophie.jakobsson@raddning.com
+46 454 30 51 04

Malin Lind Mattsson,
Räddningstjänsten Västra Blekinge
malin.lind-mattsson@raddning.com
+46 454 30 51 37

Fallstudie Nordvästra Skåne: Lokala och regionala oljeskyddsplaner



I SVERIGE ANSVARAR den lokala kommunen för saneringsåtgärderna på land efter ett oljeutsläpp till havs. Det här ansvaret föreskrivs inte i lag, och därför har planeringen för sådana händelser ofta varit ett försummat område. En svensk nationell ambition har varit att få den lokala kommunen att utveckla beredskap för en standardoperation som hanterar 10 000 ton olja som har släppts ut till havs.

Helsingborgs och Ängelholms kommuner arbetar med att ta fram en oljeskyddsplan för nordvästra Skåne inom Baltic Master II. Planen ska användas i en övning inom projektet och sedan modifieras. En inventering av resurserna inom regionen ska också genomföras inom projektet Baltic Master II.

Huvudmål

- att utveckla en oljeskyddsplan
- att öva på planen och modifiera den
- att göra en inventering av lokala resurser och ge förslag på framtida investeringar i resurser

Status – resultat

Hittills har stora ansträngningar gjorts för att etablera en oljeskyddsplan inom regionen och att öka medvetandet om hur viktiga oljeskyddsplaner är. En regional projektgrupp har träffats regelbundet för att diskutera ämnen av intresse och gemensamma problem, och tre seminarier har ordnats i utbildnings- och nätverkandesyfte.

Under den här tiden har planen tagits fram. Vi har huvudsakligen goda erfarenheter av projektet, särskilt samarbetet mellan lokala kommunavdelningar och mellan kommunerna inom regionen. Att öka samarbetet har varit ett politiskt mål inom regionen i flera år.

En negativ erfarenhet har varit att många frågor som rör oljeskyddsplaner inte är reglerade på nationell eller regional nivå, och därför kommer några frågor att förbli olösta under arbetet med fallstudien.

Kontakt

Helsingborgs kommun

Maja Svenbro, Räddningstjänsten i Helsingborg

maja.svenbro@helsingborg.se

+46 42 10 59 77

Ängelholms kommun

Camilla Jönsson

c.jonsson@engelholm.se

+46 431 879 57

Fallstudie B7 (Baltic Sea Seven Islands): Lokala och regionala oljeskyddsplaner

BALTIC SEA SEVEN ISLANDS (B7) är ett samarbete mellan de sju största öarna i Östersjön, från fem olika länder, som startade 1989. B7-nätverket hoppas att hitta synergieffekter när det gäller sjösäkerhet, i synnerhet att utveckla beredskap för oljeutsläpp.

Huvudmål

Huvudmålen är:

- att utveckla en oljeskyddsplan
- att öva på planen och modifiera den
- att göra en inventering av lokala resurser och ge förslag på framtida resursinvesteringar

Status – resultat

Eftersom fem länder är inblandade skiljer sig lagstiftningen åt för varje land, och oljeskyddsplanen måste anpassas till varje land. Vissa oljeutsläpp kommer att kräva en koordinerad insats. Planeringsfasen strävar efter att ta i tu med gränsöverskridande utmaningar. Det finns vissa gemensamma problem, till exempel ett större behov av mellanlagring på grund av transportkapaciteten till och från öarna. Kapaciteten kommer att variera och även lagstiftningen i de olika länderna för hur lagringen ska anordnas.

Varje partner arbetar nu med att anpassa oljeskyddsplanen till det egna landets lagstiftning och beredskapsresurser för oljeutsläpp.

Projektet har varit bra för att främja interaktionen inom B7-nätverket och nya personliga kontakter har skapats, vilket gör det till ett aktivt nätverk.

Kontakt

Gotland

Johan Kallum, Gotlands kommun
johan.kallum@gotland.se
+46 498 36 99 86

Bornholm

David Hunt, Bornholms regionskommune
David.Hunt@brk.dk
+45 56 92 13 04

Michael Grønbech-Dam,
danska Beredskabsstyrelsen
mgd@brs.dk
+45 56 44 58 22

Ösel

Mika Männik, Ösels länsstyrelse
mika@saare.ee
+372 45 20 510

Fallstudie Litauen: Lokala och regionala oljeskyddsplaner



REFORMER IMPLEMENTERADES i slutet av 2008 när ansvaret för organisationen och planeringen av utsläppsberedskapen övergick från sjöfartsverket till havs- och kustbevakningen inom den litauiska armén. All relaterad utrustning från den statliga hamnmyndigheten överlämnades till flottan och Neringa kommun. Flottans havs- och kustbevakning har tagit fram ett utkast till en oljeskyddsplan, men det nya dokumentet gäller bara insatser till havs.

Planen innehåller en lista med institutioner och beskrivningar av deras ansvarsområden vid insatser vid oljeutsläpp i havsområdet. Även om planen inte reglerar saneringen av oljeutsläpp på land ger den kommunerna ansvaret för att ta fram lokala oljeskyddsplaner. Här finns en viss juridisk diskrepans, där det enda gällande dokumentet endast reglerar insatserna till havs och det inte finns några föreskrifter för saneringsorganisationen på land. Planeringen av det lokala oljeskyddet kompliceras också av att det saknas metoder och rekommendationer. Under dessa omständigheter saknar fyra kommuner som gränsar till Östersjön riktig ledning, men har stort ansvar.

Därför är samarbete vid analysen av hur oljeutsläpp ska bekämpas, användningen av modern och innovativ utrustning och metoder för att förbereda för utvecklingen mycket viktiga och kan vara användbara även för kommuner i andra länder runt Östersjön.

Huvudmål

Inom denna fallstudie kommer Klaipeda län att ta fram en oljeskyddsplan för hela regionens kustlinje och senare testa den via en skrivbordsövning.

Som ett sätt att förbättra den framtida beredskapen vid oljeutsläpp kommer Klaipeda län i

samarbete med partners i WP3 även att formulera förslag på framtida investeringar i beredskapsresurser.

Ett annat syfte är att hitta kopplingar mellan oljeskyddsplaner och kustzonsplanering i samarbete med Blekinge Tekniska Högskola.

Vinsterna med samarbetet i projektet är bland annat förbättrad beredskap, ökat samarbete med räddningstjänster och kunskap om hur kustzonsplaneringen integreras med oljeskyddsplaneringen.

Status – resultat

Ett utkast till oljeskyddsplanen har tagits fram och godkänts. Planen innehåller rekommendationer för följande punkter:

- Organisationen av saneringsåtgärderna i stora kustområden (till exempel hela Litauens kustlinje, 90 km), där territorierna i två eller fler kommuner ingår, interaktion mellan kommunerna, armén och bidragande institutioner.
- Rekommendationer i händelse av en olycka på lokal nivå (inom en kommun) inklusive beskrivningar av personresurser, utrustning och material baserat på resultat från Baltic Master I och Digital Atlas: Protection of Sensitive Coastline Areas against Oil Spills.

Kontakt

Klaipeda länsstyrelse
region@klaipeda.aps.lt
+370 46 31 24 83

Förberedande studie VTS Zatoka Gdanska: Lokala och regionala oljeskyddsplaner

BEREDSKAP FÖR UTSLÄPP av olja och andra skadliga ämnen från olyckor och verksamheter kräver noggrann planering för att säkerställa att miljöpåverkan från det utsläppta ämnet minimeras. Det var orsaken till att kuststaterna beslutade sig för att anta och ratificera den internationella konventionen om beredskap vid oljeutsläpp, reaktion och samarbete (OPRC) och det var orsaken till att de baltiska länderna anslöt sig till Helsingforskonventionen.

Innehållet

Syftet med den regionala skyddsplanen är att ta fram en beredskap och därmed begränsa, med befintliga resurser, möjliga skador orsakade av utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen till havs eller vid kustlinjen.

Syftet kan uppnås genom rätt användning av planen, som gör att de inblandade myndigheterna och saneringsteamerna kan uppfylla sina åtaganden och skyldigheter. De ska kunna genomföra nationella/internationella saneringsåtgärder på ett effektivt sätt och samarbeta smidigt och effektivt, samt ge varandra stöd i valet av den lämpligaste saneringsstrategin för olyckan i fråga.

Den administrativa delen av planen beskriver den institutionella strukturen, fördelningen av ansvarsområden och de strategier och förmågor som behövs för att uppfylla målet. Ramverket för utbildning och övningar anges också i denna del.

Studien tas fram av Maritime Institute i Gdansk i nära samarbete med andra organisationer som inte är partners: Maritime Search and Rescue Service och Maritime Office i Gdynia.

Ett specifikt mål

Planen riktar sig huvudsakligen till de ansvariga administrativa myndigheterna och återspeglar de politiska beslut som utgör grunden för upprättandet av planen och sättet som de ska implementeras på. Ett specifikt mål för planen är att kustlänets administration ska höja sin kunskapsnivå och intensifiera kustberedskapen inklusive omsorgen om naturlivet.

Huvudmål

Den regionala planen gör det möjligt att avgöra olyckans omfattning och kommunicera, föra befäl över och styra beredskapsåtgärden som ska inledas i händelse av oljeutsläpp och utöka detta i händelse av utsläpp av andra skadliga ämnen än olja.

Status – resultat

Förberedande studie om oljeskyddsplan i VTS-området Zatoka Gdanska.

Kontakt

Maritime Institute i Gdansk

Antoni Staśkiewicz
anastas@im.gda.pl
+48 58 301 37 18

Marek Reszko
+48 58 660 76 13

Regional utvecklingsplanering i kustzonen och oljeskyddsplanering



UPPGIFTEN ÄR ATT komma med rekommendationer för integrationen mellan kustzonsplaneringen och oljeskyddsplaneringen.

- Delta i Fallstudie Blekinge–Karlskrona, Ronneby och Karlshamn
- Observera processer och resultat i Blekinge-fallstudien
- Studera resultat från andra fallstudier
- Ta fram rekommendationer
- Bistå vid fundamentala osäkerheter

Huvudmål

Den allmänna utmaningen är att integrera planeringen av omfattande, vägledande och långsiktig land- och vattenanvändning med planeringen för omedelbara, intensiva och kortsiktiga åtgärder i marina beredskapsplaner.

- Att utveckla kompetens i händelse av:
 - brist på ett juridiskt/administrativt ramverk
 - osäkerhet om framtida ramverk
 - brist på kompetens- och kunskapsstöd
- Basera arbetet på nuvarande strukturer och kunskapsstöd
- Utveckla en realistisk och användbar integration

Den slutliga utmaningen för projektet är att ta fram rekommendationer baserade på nuvarande kunskap som kan användas i en föränderlig kontext.

Status – resultat

Blekinge Tekniska Högskolas bidrag har bestått i att följa beredskapsplanernas utveckling och interaktionen mellan den kommunala utvecklingsplaneringen och framtagandet av kustzonens planering

och förvaltning. Vi har haft en aktiv rådgivande roll i de kommunala processerna i fallstudierna. Vi har också varit delaktiga i planeringen av förvaltningen av kustområdena på regional nivå, eftersom detta grundlägger ett ramverk för samarbetet mellan kommunerna inom kustzonsplaneringen i Blekinge som i vissa avseenden är helt ny. Arbetet har fortsatt med att etablera det juridiska, administrativa och metodiska ramverket för den kommande kustzons- och havsplaneringen. Denna process pågår för närvarande i Sverige med förslag på förändringar av lagstiftningen och administrationen. Arbetet med att förtydliga planeringens kontext för kommunerna har därför behövt intensifieras. Vi har också noggrant undersökt befintliga goda exempel, där i synnerhet den omfattande planeringen för andra fallstudieområden än Blekinge framskrider.

Kontakt

Blekinge Tekniska Högskola, Karlskrona (BTH)

Lars Emmelin

lars.emmelin@bth.se

+46 45 538 53 10

Ulla Haglund

ulla.haglund@bth.se

+46 455 38 53 87

Verktyg för kustzonsplanering

OLJA ÄR ETT allvarligt hot mot ekosystem och naturliv i de grunda vatten nära kusten och på land. Särskilt fåglar är känsliga för oljebälten och även små mängder olja kan skada fågelfaunan allvarligt. För att minska skadan om ett oljebälte når kusten tillhandahåller länsstyrelserna grundläggande data för beslutsfattande, så kallade Miljöatlas. Atlasen är avsedd att användas av räddningstjänsterna och kommunerna, både för att göra prioriteringar av skyddet före en olycka och för att planera saneringsstrategier i samband med en olycka.

Kommunerna i södra delen av Sverige har använt olika system för att kartlägga kustzonerna. Målet med projektet är att hitta gemensamma prioriteringar och att samordna systemen som länen använder.

Lägesrapport

Miljöatlas är en del av en oljeskyddsplan. De fyra länsstyrelserna har kommit överens om att bygga upp sina atlaser i en befintlig, webbaserad tjänst för miljökartor som tillhandahålls av Naturvårdsverket. Tjänsten innehåller också ett prognossystem för oljespridning, Seatrack Web, som har byggts av SMHI (Sveriges meteorologiska och hydrologiska Institut). Dessa atlaser kommer att fokusera på att identifiera känsliga biologiska kustlinjeresurser. Karttjänsten kommer i stort sett att bestå av aktuell information om kustlinjens typ och biologiska och geologiska resurser, och kanske i framtiden även innehålla information om mänsklig användning. De utbredningsområden för växter och djur som kan vara i riskzonen för oljeutsläpp ska lokaliseras och klassifi-

Karta från Miljöatlas som visar en stad och dess kustområde. Viktiga områden för beredskapsplanering har markerats med olika färger.





ceras i artgrupper med liknande livshistoria och beteenden i förhållande till sårbarheten vid oljeutsläpp. Platsen beskrivs i text och med foton som visas som ”popup-bilder” i karttjänsten. Kustlinjetypen klassificeras i rangordning beroende på hur enkelt det är att sanera oljan, hur lång tid oljan finns kvar och hur känsligt utbredningsområdet är.

Hittills har Länsstyrelsen i Skåne län, i samarbete med kommunerna, skapat en uppdaterad Miljöatlas, även om vissa problem har inträffat när informationen byggdes upp i den webbaserade karttjänsten. Länsstyrelsen i Kalmar har huvudsakligen koncentrat sitt arbete på att undersöka och klassificera skärgårdens kustlinje, och länsstyrelserna i Halland och Blekinge har planerat sitt arbete. Naturvårdsverket har ställt resurser till förfogande för Länsstyrelsen i Halland för att täcka delar av kostnaden för inventeringen av kustlinjen.

Ett liknande verktyg för att kartlägga kustzonen skapas även i Polen av Maritime Institute i Gdansk. De svenska och polska aktörerna utvecklar sina verktyg separat, men i nära kontakt med varandra för att tillvarata erfarenheter från sina respektive arbeten.

Kontakt

Länsstyrelsen i Halland

Therese Malm
Therese.Malm@lansstyrelsen.se
+46 35 13 22 45

Ulla-Britt Petersson
Ulla-Britt.Petersson@lansstyrelsen.se
+46 35 13 20 68

Länsstyrelsen i Skåne

Gunilla Wiklander Andersson
gunilla.wiklander.andersson@lansstyrelsen.se
+46 44 25 24 00

Anna Kristensson
Anna.Kristensson@lansstyrelsen.se
+46 40 25 24 47

Länsstyrelsen i Kalmar

Linus Karlsson
linus.karlsson@lansstyrelsen.se
+46 480 822 10

Tobias Borger
tobias.borger@lansstyrelsen.se
+46 480 822 45

Länsstyrelsen i Blekinge

Claes Wiberg
claes.wiberg@lansstyrelsen.se
+46 455 871 64

Henrik Lundius
Henrik.lundius@lansstyrelsen.se
+46 455 870 00

Polen, Maritime Institute i Gdansk

Antoni Staśkiewicz
anastas@im.gda.pl
+48 58 301 37 18

Baltic Master II Work Package 4 (WP 4)

Förbättrade förebyggande åtgärder mot föroreningar från sjöfart





Eftersom antalet transporter i Östersjön ständigt växer, växer även risken snabbt för ökade föroreningar från fartyg. Det kräver förbättrade förebyggande åtgärder mot föroreningar från sjöfart. Ett antal konventioner och föreskrifter finns redan för att förbjuda och mildra havsföroreningar från fartyg, men de måste upprätthållas för att helt uppfylla sitt ändamål.

Trots det stora juridiska ramverket ser vi fortfarande regelbundet olagliga oljeutsläpp i hela Östersjön, och avvikelser mellan hamnar och fartyg när det gäller avfallshantering. Genom att ange huvuddragen för de konventioner och lagar som reglerar havsföroreningarna i Östersjön, och föra fram konkreta åtgärder för att genomdriva dem syftar Baltic Master II:s fjärde Work Package på att förbättra förebyggande åtgärder mot föroreningar från sjöfart.





Huvudmål

Work Package 4 (WP4), som leds av Maritime Institute i Gdansk, innehåller flera åtgärder som syftar till att förhindra föroreningar som orsakas av sjötransporter. WP4 fortsätter att arbeta med åtgärder som startades under det första steget av Baltic Masterprojektet, och lägger till nya forskningsaspekter, till exempel barlastvattenkonventionen, eller en modell för föroreningar från sjöfart.

WP4 fokuserar på det befintliga juridiska ramverket som reglerar sjötransporter i Östersjön, och innehåller en granskning och analys av de nuvarande föreskrifterna för att bestämma hur de kan upprätthållas bättre och göra sjötransporterna säkrare samtidigt som föroreningarna minskas. WP4 kommer också att föreslå nya, konkreta åtgärder som när de implementeras kan förbättra sjösäkerheten.

Struktur

Det finns sex stora uppgifter i WP4 som leds av separata "task leaders", men som genomförs i samarbete med övriga organisationer.

World Maritime University ansvarar för utvärderingar av maritima konventioner som resulterar i en forskningsöversikt om nuvarande och planerade juridiska processer som rör sjösäkerhet.

Maritime Institute i Gdansk fortsätter sitt arbete relaterat till PSSA (Particularly Sensitive Sea Area) och åtgärder för att skydda Östersjön (APM:er, Associated Protective Measures). Scenariomodeller för åtgärderna kommer att presenteras, tillsammans med förslag på nya åtgärder och hur de ska implementeras.

Regionförbundet i Kalmar län arbetar tillsam-

mans med Kalmar kommun i frågan om avfallshandling i hamnar för att presentera rekommendationer för avfallshandling ombord på fartyg och i hamnar. Utredningen med studier om hamnutveckling för minskade föroreningar leds av Maritime Institute i Bremen och består av en analys av omfattningen och trenderna i hamnutvecklingen i Östersjöregionen och en granskning av befintliga prognoser för sjötransporter i Östersjöregionen.

Maritime University i Szczecin:s detaljerade forskning avser modeller för dynamisk riskhantering i Östersjön.

Hamnen i Gdynia analyserar via studier och workshops implementeringen av barlastvattenkonventionen.

Status

De flesta studier genomförs enligt plan. Statusen och de preliminära resultaten från de olika åtgärderna presenteras separat i denna rapport.

Flera konferenser om avfallshandling i hamnar, barlastvattenkonventionen och navigeringsfrågor har hjälpt till att belysa viktiga frågor som ska analyseras i framtiden.

Kontakt

Work Package 4-ansvarig

– Maritime Institute i Gdansk

Urszula Kowalczyk

ulak@im.gda.pl

+48 58 301 16 41 anknytning 38

Jakub Piotrowicz

jpiotrow@im.gda.pl

+48 58 301 16 41 anknytning 39

Statusen för internationella och regionala konventioner

Marina föroreningar orsakade av fartyg i Östersjön

UPPGIFTEN BESTÅR BLAND annat av en detaljstudie av den nuvarande statusen på implementeringen av internationella och regionala konventionsinstrument för marina föroreningar orsakade av fartyg i Östersjöregionen.

Huvudmål

I Östersjöregionen är åtta av de nio länderna medlemmar i EU, och därför styrs regleringen av sjöfarten i dessa åtta länder primärt av EU:s lagstiftning. Därför kan EU-förordningar användas i de åtta länderna utan lagstiftning på nationell nivå.

Det är viktigt att notera att verkställandet av EU-lagstiftningen skiljer sig markant åt mellan medlemsstaterna. EU:s ramverk med lagar består av tre olika delar av unionlagstiftning, nämligen förordningar, direktiv och beslut. Förordningar gäller som lag i alla medlemsstater när de utfärdas. Direktiv tillåter medlemsstater att implementera dem enligt nationella regler via lagstiftning. Beslut är mer en administrativ än lagstiftande åtgärd och tillämpas inte allmänt i medlemsstaterna. Förordningar och direktiv är åtgärder som tillämpas allmänt och är av primär karaktär, medan beslut är bindande men inte allmänt tillämpade.

Utredningen visar hittills att det, med avseende enbart på MARPOL-konventionen i EU-lagstiftningen, finns fem förordningar och 20 direktiv. I vissa av dessa åtta stater finns det ytterligare nationell lagstiftning med korsreferenser till MARPOL-tillämpningsområdena.

Status

En delrapport för den utredning som hittills har genomförts har presenterats. I nästa fas kommer ytterligare detaljer att presenteras om EU-lagstiftning som rör de internationella och regionala konventioner som gäller marina föroreningar orsakade av fartyg. En analys kommer att genomföras för att peka ut eventuella luckor i lagstiftningen i de olika länderna.

Kontakt

World Maritime University

Professor Proshanto K Mukherjee
pkm@wmu.se
+46 40 356 368

Abhinayan Basu Bal

basu@wmu.se
+46 40 356 322

Avfallshantering i hamnar

TROTS ETT STORT ramverk med lagar som styr utsläpp från fartyg i Östersjön kan föroreningarna bara minska om alla inblandade aktörer samarbetar och axlar sitt eget ansvar.

Alla hamnar måste underlätta tömning av slam och avfall för alla fartyg, och inte skjuta över problemet till andra hamnar. För tillfället skiljer sig sätten att sortera avfall åt betydligt mellan olika Östersjöhamnar och på olika fartyg.

Mål

Målet är att komma överens om och tillämpa en regional standard i Östersjön för hur avfall ska sorteras. Lagstiftningen finns redan, men i praktiken varierar hanteringen inom hela regionen.

I studien över hamnars avfallshantering deltar partners från alla Östersjöländer. Delvis på grund av den här studien har projektet Baltic Master II uppmärksammats i EU:s strategi för Östersjöregionen som ett flaggskeppsprojekt och ett bra exempel på hur regioner över hela Östersjön kan samarbeta för att öka sjösäkerheten.

Hamnarna i Västervik, Kalmar och Oskarshamn, samt Regionförbundet i Kalmar län kommer att testa utrustning och metoder för hantering av slam och fast avfall, och även ta fram samordnade rutiner för avfallshantering i hamnar i Östersjön.

Status – resultat

En referensgrupp som består av partners, medlemmar från hamnmyndigheterna och andra myndigheter från Östersjöländerna etablerades i ett tidigt skede i projektet. Syftet med gruppen är att komma överens om en gemensam lösning på hur avfall ska sorte-

ras ombord på fartygen och i hamnarna, allt enligt MARPOL- och HELSINGFORS-konventionerna. Förslaget är under utarbetande i samarbete med Linnéuniversitetet i Kalmar. Olika tekniska lösningar för avlämning av slam testas.

För att projektets mål ska vara effektiva och lyckas måste alla parter runt Östersjön vara konsekventa i sina svar på förslagen. Tyvärr finns det ett antal hinder att övervinna, till exempel de olika tolkningar som länderna runt Östersjön gör av förordningar som obligatorisk hantering av avfall och system för debitering.

Kontakt

Regionförbundet i Kalmar län

Rolf Wahlberg
rolf.wahlberg@kalmar.regionforbund.se
+46 70 314 58 05

Kalmar kommun

Carl-Johan Nordheim
carl-johan.nordheim@kalmar.se
+46 480 451 451

Oskarshamns kommun

Anders Sjöblom
anders.sjoblom@port.oskarshamn.se
+46 491 872 03

Västerviks kommun

Carl-Johan Carlstedt
cjc@vli.se
+46 490 425 25

Hamnutveckling för minskade föroreningar



DET FINNS ETT ÖMSEIDIGT beroende mellan utvecklingen av hamnar och utvecklingen av fartyg. Den här uppgiften handlar om utvecklingen av fartyg i Östersjöregionen och konsekvenserna för hamnarna i Östersjön, med fokus på att förhindra föroreningar. Arbetet utförs av Maritime Institute Bremen och GAUSS (Bremen, externa experter).

Huvudmål

Uppgiften började med en analys av omfattningen och trenderna inom hamnutvecklingen i Östersjöregionen. En granskning av prognoserna kommer att göras för utvecklingen av sjötrafik i Östersjöregionen för containertransport, bulktransport, ro-ro-trafik, RoPax-färjor och kryssningsfartyg.

Baserat på trafiken kommer utvecklingen av olika fartygstyper att undersökas med avseende på storlek, förordningar och teknik. Tillsammans med de deltagande hamnarna kommer hamnarnas kapacitet att förhindra föroreningar att analyseras med avseende på hantering, säker navigering och hamnbaserad interventionskapacitet (milstolpe 4). I milstolpe 5 kommer möjlig interaktion trafik-fartyg-hamnarna att undersökas. Riktlinjer för hur hamnarna ska förhindra föroreningar kommer också att tas fram i milstolpe 5.

Status – resultat

Analys av omfattningen och trenderna i hamnutvecklingen i Östersjöregionen.

Valet av hamnar gjordes enligt bilagan till Interreg IIIB-projektet Baltic Gateway, som avslutades 2004.

Information om utredningar om anläggningar

för mottagning av avloppsvatten i hamnarna kommer från VTT-studien ”Estimated Nutrient Load from Waste Waters Originating from Ships in the Baltic Sea Area” och dess åtföljande utredning från 2005, samt från hamnarnas webbplatser. Hur långt hamnarna kommit när det gäller att installera elektrisk utrustning och rör som kopplar avloppsvattentankar till reningsanläggningar undersöktes via ett frågeformulär per e-post.

Granskning av befintliga prognoser

Det största problemet är att de kända prognoserna inte kunde användas på grund av finanskrisen och att uppgiften måste genomföras via allmänt spridd information i fackpressen. För att täcka de fem transportkategorierna som nämns ovan har vi fått generalisera. Men vi är säkra på att vi kommer att kunna beskriva egenskaper som hjälper till att genomföra utredningen om framtida fartygstyper i Östersjön.

Kontakt

Prof. Dr.-Ing. Andreas Kraus, Maritime Institute Bremen / Hochschule Bremen
+49 421 59 05 37 04
andreas.kraus@hs-bremen.de

Antje Willnow och Sybille Schnegelsberg
GAUSS mbH
+49 421 59 05 48 50
gauss@gauss.org

Barlastvatten och sedimenthantering



HAMNEN I GDYNIA deltar i WP3 och i WP4. Hamnen spelar en viktig roll i WP4 genom sin utredning av hur man ska tillämpa den internationella konventionen för kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment från 2004 (BWM-konventionen).

Detta är mycket viktigt eftersom alla Östersjöländer har förbundit sig att senast 2013 underteckna BWM-konventionen, via HELCOM:s handlingsplan för Östersjön. Bland Östersjöländerna är Sverige det enda land som hittills har undertecknat konventionen.

Huvudmål

Port of Gdynia Authority S.A. skulle vilja genomföra en riskbedömning av barlastvatten och sediment för att se vad vi ska göra för att – i samarbete med polska infrastrukturministeriet, polska sjöfartsverket och forskningscenter – vara väl förberedda att underteckna barlastvattenkonventionen.

Status – resultat

Port of Gdynia Authority S.A. har skapat ett speciellt barlastvattenformulär för fartyg. Fartyg som anlöper hamnen i Gdynia ska skicka det ifyllda formuläret per e-post eller fax till Miljöskyddsdepartementet. Formuläret innehåller den viktigaste informationen om ett fartygs resa och barlastvattenhanteringen på fartyget. Det innehåller också information om planen för barlastvattenhantering och information om huruvida fartyget avser att tömma ut barlastvatten i hamnen i Gdynia och rengöra sina barlasttankar där. Dataformulären lagras i en elektronisk databas där alla åtgärder som rör fartygstrafiken registreras. Tyvärr skickar bara omkring 12 procent av fartygen

som anlöper hamnen i Gdynia in barlastvattenformuläret. Vi tror att det beror på att formuläret inte är obligatoriskt enligt polsk lag, utan bara en begäran från hamnen i Gdynia.

Port of Gdynia Authority S.A. var värd för WP 4-seminariet Ballast Water and Sediment Management den 17–18 mars 2010. Seminariet var ett första steg för Baltic Master II-projektet och hamnen i Gdynia att uppmärksamma vikten av att ratificera barlastvattenkonventionen. Deltagare från bland annat polska sjöfartsverket, infrastrukturministeriet, IMO och hamnmyndigheterna samlades för att diskutera problem som rör hanteringen av barlastvatten i Östersjön, introduktionen av främmande arter och barlastvattenkonventionen.

Kontakt

Port of Gdynia Authority S.A.

Daria Mróz

d.mroz@port.gdynia.pl

+48 58 627 45 16

Edyta Białowas

e.bialowas@port.gdynia.pl

+48 58 627 44 93

Scenariomodellering av åtgärder för att skydda Östersjön:

Förslag på nya åtgärder och hur de ska implementeras

ÖSTERSJÖN HAR ERKÄNTS av IMO (International Maritime Organization) som ett särskilt känsligt havsområde (PSSA). Men statusen är bara effektiv om rätt åtgärder (APM:er, Associated Protected Measures), till exempel trafiksepareringssystem eller begränsningar av tömning och utsläpp, har tillämpats.

Åtgärderna som övervägs för Östersjön syftar till att förbättra miljön i havet. Vårt bidrag till utvärderingen av åtgärderna är att beräkna sannolikheten för föroreningar från oljeutsläpp utanför den polska kusten och havsområdet före och efter att åtgärderna har utförts. Det verktyg som används är en datormodellering av oljeutsläppen med hjälp av långsiktiga hydrometeorologiska data, samt den sannolika geografiska distributionen av oljeutsläppet beräknat efter information om trafikintensiteten i havet, fartygstyperna och sannolikheten för en kollision. Arbetet har tagits fram av Maritime Institute i Gdansk.

Uppgiftens slutresultat kommer att spridas till nationella och internationella sjöfartsorganisationer, sjöfartsverk, statliga myndigheter och räddningstjänster. De slutliga förslagen på nya åtgärder och dokumenten om hur de ska tillämpas kommer att undertecknas av Baltic Master II:s politiska kommitté.

Huvudmål

Man överväger att införa nya åtgärder i den polska kustzonen, nämligen trafiksepareringssystem, att stänga av trafiken i områden där framtida vindkraftparker till havs planeras och att begränsa eller stänga Słupsk-banken för kommersiell trafik. Två scenarier undersöks: risken för föroreningar av den polska kustlinjen och havsvattnet vid oljeutsläpp. Målet med

arbetet är att visa på fördelarna med åtgärderna, men även att visa på risken för oljeutsläpp i vissa områden.

För att beräkna den geografiska fördelningen av de sannolika oljeutsläppen använder vi information om trafikintensiteten i havet, fartygstyperna och sannolikheten för en kollision. De är olika för de två scenarierna, till exempel ändras trafiken om områden med vindkraftparker ska undvikas, vilket ökar sannolikheten för kollisioner. Vi simulerar utsläpp i alla noder i cirkulationsmodellen HIROMB (High Resolution Operational Model för Östersjön, som drivs av SMHI i Norrköping).

Status – resultat

På grund av det mycket stora antalet beräkningar håller modellen nu på att införas i en dator med mycket hög kapacitet för att beräkningarna ska kunna göras mycket snabbare.

Kontakt

Maritime Institute i Gdańsk

Urszula Kowalczyk
ulak@im.gda.pl,
+48 58 301 16 41 anknytning 38

Jakub Piotrowicz,
jpiotrow@im.gda.pl,
+48 58 301 16 41 anknytning 39

Riskbedömning av fartygstrafik i Kattegatt



REGION HALLAND LEDER en studie av fartygstrafiken i Kattegatt. Under arbetet med Baltic Master I tog alla kommuner i Halland fram beredskapsplaner för att vara förberedda vid en eventuell oljekatastrof. Under arbetet väcktes många frågor om trafiksituationen längs kusten. Dessa frågor har hittills förblivit obesvarade, men nu har vi anlitat experthjälp för att studera fartygstrafiken i Kattegatt.

Huvudmål

Studien ska resultera i ett underlag som på ett lättillgängligt sätt beskriver trafiksituationen i Kattegatt och de risker som finns. Detta ska sedan kunna användas av kommunerna för att förbättra de befintliga beredskapsplanerna. Studien ska också utgöra ett underlag för att ur ett lokalt och regionalt perspektiv kunna argumentera för förbättrade säkerhetsåtgärder som bidrar till en hållbar miljö i Kattegatt. Resultaten kommer även att användas i Baltic Master II som grunddata för skyddsåtgärder inom PSSA-arbetet.

Status – resultat

Studien utförs av SSPA inom ramen för Work package 4. Utformningen av studien har skett i samråd med Prof. Lucjan Gucma, Maritime University of Szczecin, i Polen. Studien kommer att vara slutförd 1 oktober 2010.

Studien kommer att presentera flera resultat:

Analys av navigeringssäkerheten utifrån

1. fartygstrafiken i Kattegatt (utifrån AIS-data)

1.1. fartygsrutter

1.2. fartygstyper utifrån storlek och last

1.3. fartygstätheten i Kattegatt

2. analys av navigeringsolyckor i Kattegatt fördelade på kollision och grundstötning (utifrån antal, fördelning, styrka etc)

3. analys av incidenter som föregår olyckor, fördelade på kollisioner och grundstötningar.

3.1. fördelning av incidenter indelade i olika grupper (kollision och grundstötning)

4. en riskanalys för fartygsstråken i Kattegatt.

Studien kommer även att rekommendera åtgärder för att öka sjösäkerheten.

Kontakt

Region Halland

Josefin Selander

Josefin.selander@regionhalland.se

+46 351 798 25

Modeller för dynamisk riskhantering i Östersjön

STATISTIKEN VISAR ATT omkring 80 procent av kollisionerna till havs orsakas av den mänskliga faktorn. Vissa är resultatet av felaktiga bedömningar av en navigeringssituation och fel beslut. I takt med att fartygstrafiken ökar blir även risken för olyckor större.

De mest avancerade verktygen för att öka säkerheten och kontrollen i olika områden där människor verkar är säkerhetshandlingssystem som baseras på riskhanteringsmetoder. Det största problemet när det gäller system för dynamisk säkerhetshandling är avsaknaden av eller det lilla antalet olyckor som finns som underlag för beräkningar. Det leder till problem med otillräcklig statistisk exakthet. För att lösa dessa problem föreslås en ny metod för analyser av olyckor till sjöss, baserad på AIS-data och radarövervakningssystem.

Huvudmål

Forskningsarbetets huvudmål är att utforma och utveckla en modell för att:

- identifiera riskområdena för fartygskollisioner i Östersjön.
- bestämma möjliga effekter av troliga olyckor med hänsyn tagen till medelvädret i Östersjön under året.
- föreslå en fördelning av resurser för att bekämpa oljeutsläpp på förutbestämda kustsegment på kortast möjliga tid, med hänsyn tagen till var sannolikheten för fartygskollisioner är som störst.

Resultat

Med utgångspunkt i fartygstrafikmodellen beräknades sannolika positioner för fartygskollisioner

i Östersjön och den statistiska risken för tanker-kollisioner. Andra aktiviteter koncentrerades på att samla in och avkoda AIS-data. Den här delen av informationen är mycket viktig vid bearbetning och analys av fartygstrafikdata för att exakt identifiera sannolika områden för oljeutsläpp i Östersjön.

Den andra delen av arbetet var att få ökad kunskap om navigatörens beteende i svåra situationer och att utveckla analytiska modeller av fartygsrörelser. Vi fastslog också ett antal faktorer som påverkar navigeringsinformationen utifrån olika säkerhets-synvinklar – mänsklig, fartyg, last och miljö.

Simuleringar av fartygskollisioner i simulatorm NMS-90 och användningen av beredskapsresurser vid sanering av oljeutsläpp i PISCES II-simulator genomfördes. Den första typen av simulering fastställer det mänskliga beteendet i farliga situationer, den troliga orsaken till fartygsolyckor respektive möjligheten att rekonstruera en olyckas förlopp. Den andra typen av simulering utgör grunden för fördelningen av resurserna för oljebekämpning och hur de ska användas mest effektivt.

Kontakt

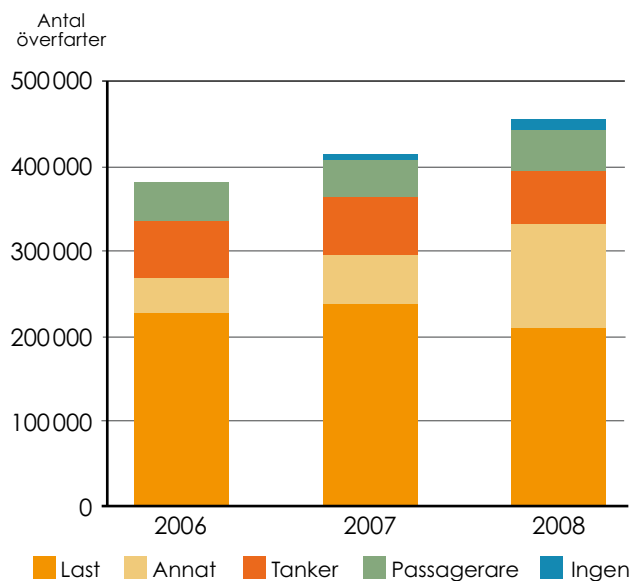
Prof. Lucjan Gućma, Maritime University of Szczecin, Institute of Marine Traffic Engineering
l.gucma@am.szczecin.pl,
+48 91 480 94 03

Statistik

Sjötransporter

Enligt HELCOM AIS (Automatic Identification System) för övervakning av sjötrafik finns det alltid omkring 2 000 fartyg i Östersjön och varje månad rör sig 3500–5000 fartyg i området.

Antal fartyg som korsar fasta AIS-linjer i Östersjön enligt fartygstyp, 2006–2008:

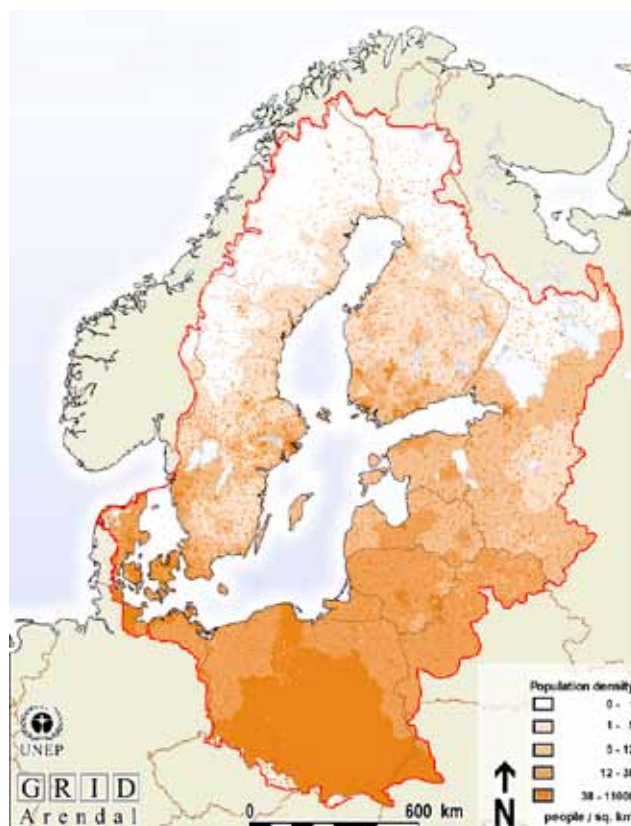


Datakälla: HELCOM AIS.

Befolkning

Befolkningen inom Östersjöns avrinningsområde är omkring 85 miljoner personer. Miljöpåverkan från sjötrafik påverkar därför inte enbart den marina miljön, utan även livskvaliteten för ett stort antal människor.

Kartan över befolkningstäthet visar fördelningen av befolkningen inom Östersjöns avrinningsområde:



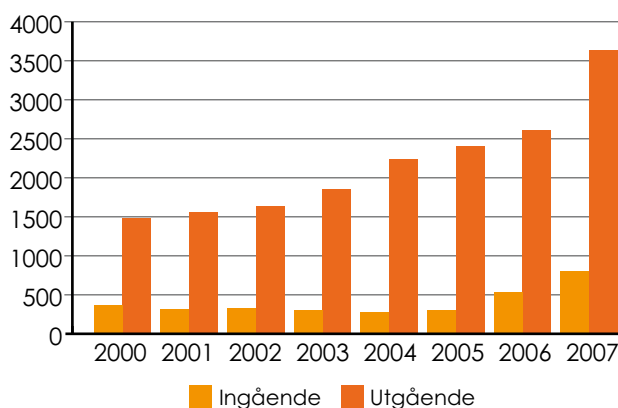
Källa: UNEP/GRID-Arendal.



Oljetransport

Transporter av olja och andra potentiellt farliga laster växer snabbt och stadigt. Fler än 4 400 tankers lastade med olja lämnade eller seglade in i Östersjön under 2007. 170 miljoner ton olja skeppades på Östersjön under 2008 och en 40-procentig ökning förväntas till 2015.

Antalet lastade tankers som seglar in i och lämnar Östersjön via Stora Bält, 2000–2007:



Källa till alla tre diagram på denna sida:
Helsingforskommissionen (HELCOM)

Orsaker och typer av olyckor

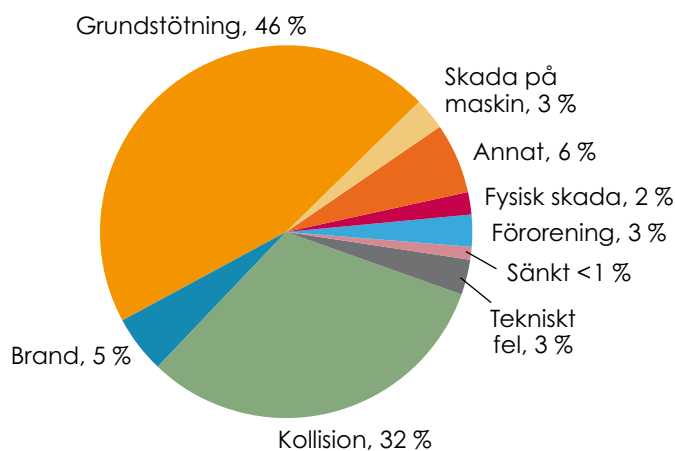
Den vanligaste typen av olycka i Östersjön är grundstötning. Samtidigt är den mänskliga faktorn den vanligaste orsaken till olyckor. Den står ensam för mer än 30 procent av alla orsaker till olyckor i Östersjön.

Orsaker till olyckor i Östersjön under 2007:



Totalt antal fartyg i olyckor: 120

Typer av olyckor i Östersjön under perioden 2000–2007:



Totalt antal olyckor 2000–2007: 775

Slutresultat från Baltic Master II

- Politisk vision för Östersjön
- Förslag på framtida investeringar i beredskapsresurser i fallstudierna
- Flera lokala/regionala oljeskyddsplaner
- Rapport med goda exempel med checklista för oljeskyddsplaner
- Övnings-CD med scenario
- Rekommendationer för integration av kustzonsplaneringen och oljeskyddsplaneringen
- Förslag på oljeskyddsplaner i VTS-området Zatoka Gdanska
- Förslag på framtida samordning av verktyget för kustzonsplanering
- Forskningsöversikt: Utvärdering av maritima konventioner
- Förslag på nya APM:er och hur de ska implementeras
- Scenariomodellering av nya APM:er för Östersjön
- Rekommendationer för förbättrad och enhetlig avfallshantering ombord och i hamnar
- Riktlinjer: Hamnutveckling för minskade föroreningar
- Rapport om implementeringen av barlastvattenkonventionen
- Plan för minskade föroreningar från sjötransporter
- Förslag på framtida investeringar för att förhindra föroreningar

Produktion: Region Blekinge och Region Skåne

Grafisk design: Abeba+RÖD

Bilder: Håkan Sandbring, Gettyimages,
istockphoto, Kystverket, Port of Gdynia Authority
S.A., Kustbevakningen, MSB-arkiv, Henrik Nilsson,
Länsstyrelsen i Kalmar och Stanislovas Kučinskas.

Översättning: Semantix

Tryckeri: AM Tryck, 2010

Partners

Danmark

Bornholmspolisen*
Bornholms regionkommun
Danska Beredskabsstyrelsen, Bornholm

Estland

Ösels länsstyrelse

Finland

Finska sjöfartsverket*
Kotkas marinforskningssällskap
Åbo Akademi*

Lettland

Lettiska sjöfartsförvaltningen*

Litauen

Klaipeda länsstyrelse

Polen

Infrastrukturministeriet, Polen*
Polska Pommern-regionen*
Port of Gdynia Authority S.A.
Sjöfartsinstitutet i Gdansk (WP4-ansvarig)
Sjöfartsuniversitetet i Szczecin

Ryssland

ABIORAS*
Baltijsk stadsförvaltning*
Institute of spatial planning, development and foreign relations*
Zoologiska institutionen vid Rysslands Vetenskapsakademi*

Sverige

Region Blekinge, Sverige (ansvarig partner)
Blekinge Tekniska Högskola (BTH)
Gotlands kommun
Helsingborgs kommun
Höganäs räddningstjänst*
Kalmar kommun
Karlshamns kommun
Karlskrona kommun
KSRR*
Kustbevakningen
Länsstyrelsen i Blekinge län
Länsstyrelsen i Halland län
Länsstyrelsen i Kalmar län
Länsstyrelsen i Skåne län
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Oskarshamns kommun
Region Skåne
Regionalt utvecklingscentrum i Halland
Regionförbundet i Kalmar län
Ronneby kommun
Västerviks kommun
Ängelholms kommun

Tyskland

Bremens delstatsministerium*
Jordbruksministeriet, Miljö och konsumentskydd,
Maritime Institute Bremen
Mecklenburg Vorpommern*

Internationella partners

World Maritime University (WP3-ansvarig)
B7 (Baltic Sea Seven Islands)*
BSSSC (Baltic Sea States Subregional Co-operation)*
CPMR Baltic Sea Commission*

* Partners utan budget i projektet