

Senaste nytt från



## ”Ett historiskt stort utfall av sjöfartsobjekt”

**Aldrig tidigare har så många sjöfartsobjekt kommit med i Trafikverkets förslag till nationell infrastrukturplan, uppger Marielle Svan, chef för Infrastrukturenheten vid Sjöfartsverket.**

De största projekten utgörs av **Malmporten** i Luleå, **Landsortsfarleden** mellan Landsort och Södertälje samt **Trollhätte kanal**. Statliga investeringar för cirka 4 miljarder kronor. I förra planen utgjordes de enda sjöfartsobjekten av Mälarpjektet, från Södertälje och in till städerna runt Mälaren, samt Gävle projektet.

-Regeringens ambition är att flytta över gods från väg- till sjötransport som dessutom förbättrar miljön. Förslagen är inte bara viktiga för Sverige utan bidrar även till att stärka utrikeshandeln och vidga det europeiska transportnätverket för infrastruktur, säger Marielle Svan vid Infrastrukturenheten som ansvarar för utredningar, analyser, beräkningar och förslag som behövs i sammanhanget.

LKAB och SSAB är de två största kunderna i Luleå hamn. För kundleveranser används inledningsvis Malmbanan som går till utskopningshamnen i Narvik, men Malmbanan har snart nått sitt kapacitetstak, som uppmärksammats i tidigare nyhetsbrev.

Leveransförhållandena mellan Narvik och Luleå är 70- respektive 30 procent, men planer på ökad malmexport kräver i sin tur utökad transportkapacitet.

### Nya möjligheter

LKAB:s kunder betalar själva för frakten. Eftersom både farled och hamn är för grundna i dag kan bara mindre fartyg gå in vilket ökar fraktkostnaden.

- Ökat djupgående i farleden samt i Luleå hamn innebär att fartyg kan tas emot med cirka 300 meters längd och



med 160.000 tons lastkapacitet jämfört med dagens 55.000 ton, förklarar Marielle Svan.

Fartygens lastningskapacitet tredubblas, kort sagt. Antalet anlöp, ankommande fartyg, förväntas därför bli närmast oförändrat trots gruvindustrins konstant ökande utskopningsvolym

Dessutom satsas på höjd säkerhet och tillgänglighet så fartygen kan gå ut och in i hamnen dygnet runt. Året runt.

Vintertid är detta i dag bara möjligt ungefär fem- till sex timmar per dag.

En effekt som går igen i sjöfartsprojekten är att farledsutmärkningen förnyas utifrån ett livscykelkostnads- och miljöperspektiv genom energisnåla lösningar med LED-teknik, energiförsörjning med solcell där man i möjligaste mån vill ersätta sjökabelanslutningar till elnätet.

Vidare pågår utveckling av ”light om demand”, där fyr- och bojbelysning tänds först vid behov, vilket minskar störande ljus för kringboende.

Eftersom tillgänglighet och framkomlighet förbättras minskar också behovet av kostsam bogserbåtsassistans, det blir

minskade restriktioner för mörker, hård vind och begränsad sikt.

### Minskade utsläpp

När Malmporten blir verklighet minskar fartygens bränsleförbrukning liksom utsläppen och fraktkostnaderna sjunker med 40 procent, enligt beräkningar.

-Luleå hamn är också utvald som strategiskt prioriterad hamn av EU (CORE) eftersom 90 procent av unionens järnmalm kommer från malmfälten. Övriga prioriterade hamnar i Sverige är Göteborg, Malmö, Stockholm och Trelleborg.

Att planera, starta upp processer, söka och få tillstånd för att slutligen bygga farled, är inte heller någonting som görs på kort tid.

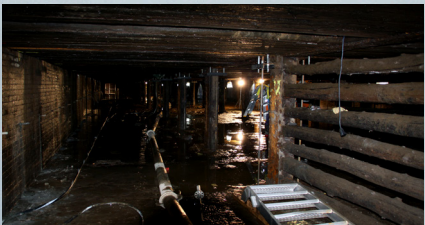
-Från ax till limpa, för att uttrycka sig generellt, tar det cirka tio år. Exempelvis kan fiskinventering bara göras en viss tid på året. Det är många yrkesgrupper, konsulter och juridisk process med prövningar i domstol, som behövs för att resultatet ska bli så bra som möjligt, summerar Marielle Svan.

### Många yrkesgrupper

- Ett 15-tal personer jobbar bland annat med Malmporten. De har följande yrkesroller:
- Projektledare.
- Nautisk expertis.
- Teknisk expertis.
- Miljöhandläggare.
- Miljöjuridisk expert.
- Fyringenjörer.
- Sjögeografisk kompetens.
- Lotsar.
- Simulatorexpertis.
- Till detta kommer konsulthjälp:
- Kommunikation.
- Juridik.
- Geoteknik



Malmporten, Luleå.

Mälarpjektet, Södertälje.  
Foto Nicklas Liljegren

Slussarna i Trollhättan.



Marielle Svan, chef för Infrastrukturenheten, Sjöfartsverket.

## Förslag för sjöfarten med cirka 4 miljarder kronor

**Infrastrukturförslagen för sjöfarten uppgår till totalt cirka 4 miljarder kronor. I summan ingår både större respektive mindre projekt, trimningsåtgärder. De senare för under 100 miljoner kronor vardera.**

**Malmporten, Luleå.** Breddning och fördjupning av farleden samt fördjupning av hamnen. Malmtransporterna från norra Sverige och Finland närmar sig kapacitetstaket och Malmbanan till Narvik är hårt belastad.

**Mälarpjektet, Södertälje.** Södertälje kanal och slussar moderniseras. Mälarfarderna muddras. Med Mälarpjektet förbättras sjösäkerheten och tillgängligheten via Södertälje kanal in till hamnarna i Västerås och Köping.

**Landsortsprojektet.** Ökad kapacitet, tillgänglighet och säkerhet i farleden Landsort-Södertälje. Tankfartygen till Södertälje väntas öka om Stockholms bränsledepåer stängs 2019.

**Trollhättan.** Nya slussar behöver byggas. Komplext arbete med tanke på trafikens framkomlighet under byggnadstiden, skredrisk, dammsäkerhet med mera.

### Mindre projekt

**Hargs hamn, Österåker.** Kapacitets- och säkerhetsförbättrande åtgärder i farleden till Hargs hamn så att större fartyg kan gå in. Hamnen har redan investerat i resurser för ökad lasthantering.

**Karlskrona.** Säkerhetsförbättrande åtgärder för färjetrafiken som ökar till Polen och Östeuropa.

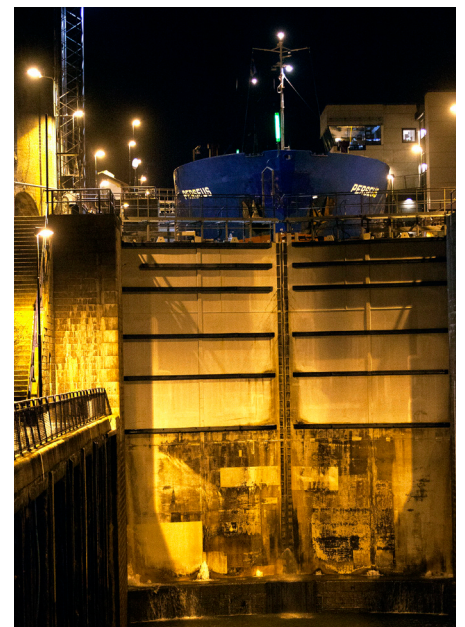
**Uddevalla.** Breddning och förstärkt farledsutmärkning. Farleden har i dag kraftiga restriktioner för bland annat mörker, vind och sikt.

**Ystad.** Åtgärder för ökad säkerhet och tillgänglighet. Fartygens storlek ökar och hamnverksamheten flyttas för att ge plats åt bostadsbygge.

**Landskrona.** Kapacitets- och säkerhetsförbättrande åtgärder. Öresundsvarvet och industrin behöver kunna hantera större godsmängder.

**Strömstad.** Bortsprängning av grundet vid Bulthålan och översyn av farledsutmärkning. Passagerarfartyg har tidigare grundstött vid Bulthålan. Säkerhetsförbättrande åtgärder motiverade av större fartyg med ökande passagerar- och godstrafik till Norge.

**Tjörnbropassagen/Uddevallaleden.** Passagen bör göras säkrare med ökad



Slussstrappan vid kanalcentralen i Trollhättan.

tillgänglighet genom minskade mörkerrestriktioner. Tjörnbron seglades ned 1979 och bron ersattes. Men bristerna i farleden åtgärdades inte.

Vid sidan av dessa har hamnarna i **Umeå, Skellefteå** och **Kalmar** visat intresse för utredning som kan visa behov av ökad kapacitet.



Luleå hamn idag.

## ”Glädjande att Malmporten i Luleå är med”

**-Det är glädjande att Malmporten är med i Trafikverkets förslag. För det är många som vill vara med och dela på penningkakan, säger Henrik Vuorinen, vd för Luleå Hamn AB.**

Hans bedömning är att Trafikverket tittat på farledsprojektets lönsamhet och dess betydelse ur exportsynpunkt för Sverige som helhet.

### Tryggad möjlighet

Projektet i sig innebär en tryggad möjlighet för främst gruvnäringen att gå vidare med planerna på produktionsökning under flera år i följd. Volymmässigt handlar järnmalmsexporten om ökning från 26 miljoner- till 33 miljoner ton på några års sikt.

Gruvnäringen undersöker kontinuerligt möjligheterna och lönsamheten för malmbrytning på djupare nivåer än i dag. Ur den aspekten blir logistikfrågan mycket central innan näringen fattar

långsiktiga och stora investeringsbeslut.

-Därför är det mycket viktigt att transportkapaciteten dessförinnan har säkrats upp från Luleå hamn, bedömer Henrik Vuorinen.

### Två sökanden

Mark och miljödomstolen i Umeå gav tidigare klartecken för tillståndsansökan i farledsprojektet. Dels gäller det staten, som genom Sjöfartsverket, vill bredda och fördjupa farleden in till Luleå hamn. Och dels gäller det hamnens ansökan för bygge av ny djuphamn med tre permanenta kajer dimensionerade för 15 meter, som är största djupgående för fartyg i Östersjön.

### Överklagan

Mark- och miljödomstolens beslut har överklagats av Havs och Vattenmyndigheten till Mark- och miljööverdomstolen. Myndigheten vill pröva om aktuella muddermassor kan placeras på annat håll än vad Sjöfartsverket och Luleå hamn

föreslog, nämligen i djuphålör efter Stålverk 80.

-HaV har inte överklagat projektet i sig men myndigheten vill pröva platsen för massornas placering. Vi avvaktar tills vidare den fortsatta juridiska processen, summerar Henrik Vuorinen.



Henrik Vuorinen, VD för Luleå Hamn AB.

### Kort om Malmporten

I projekt Malmporten ska farleden breddas och fördjupas in till Luleå hamn. Hamnen kommer likaså att fördjupas. Möjlighet att ta emot större fartyg innebär: Bättre konkur-

rensvillkor för näringen, lägre bränsleförbrukning och mindre utsläpp. Sjösäkerheten anpassas till internationella riktlinjer. Luleå har utvalts till en strategiskt prioriterad hamn av EU,

som stöttar projektet ekonomiskt. Läs mer på: [www.sjofartsverket.se/malmporten](http://www.sjofartsverket.se/malmporten). Har du frågor om projektet är du välkommen att höra av dig till [lulea@sjofartsverket.se](mailto:lulea@sjofartsverket.se)