

Senaste nytt från

LANDSORTSFARLEDEN

Nyhetsbrev nr 11

Redaktör: Agne Hörnestig

Målet är att nå ett fossilfritt samhälle

Utvecklingen av planerad farled mellan Landsort och Södertälje Hamn behövs.

– Den är en viktig pusselbit för att nå ett fossilfritt samhälle enligt EU:s och svenska regeringens intentioner, understryker Hans Larsson vid Trafikverket.

Målet är ett klimatneutralt Sverige senast år 2045. Delmålet är att inrikestransporter ska minska utsläppen av växthusgaser med 70 procent från 2010 till 2030.

Hög målsättning

– En viktig åtgärd för att nå dit är att en större del av transporterna sker med sjöfart. Såväl EU som vår regering har målsättningen att flytta över långväga godstransporter från väg till järnväg och sjöfart, förklarar Hans Larsson, utredare vid Trafikverket Region Stockholm, som varit en av ledamöterna i Åtgärdsvalsstudien för Landsortsfarleden, vars arbete inleddes 2014.

I en sådan grupp träffas företrädare från olika håll i samhället. Studien görs på tidigt stadium för att parterna tillsammans ska kunna skapa en helhetsbild och hitta hållbara förslag på kostnadseffektiva lösningar.

Den planerade sträckningen av Landsortsfarleden blir rakare, bredare och på sina ställen betydligt djupare, jämfört med i dag. Den innebär också en stor höjning av sjösäkerheten respektive reducering av olycksrisken. Större fartyg kan också lasta mer vilket innebär att miljöutsläppen minskar när bedömningen är att färre fartyg trafikerar leden i framtiden jämfört med i dag.

Historiskt avtal

I Parisavtalet 2015 kom alla världens länder överens om att minska de globala



Hans Larsson, Trafikverket.

Biomassa för att framställa biodrivmedel, kommer däremot att finnas i en mer begränsad omfattning.

Sjöfrakt effektivast

– För att klara samhällets försörjning av transporter i framtiden utan fossila bränslen, måste transporterna bli mer bränslesnåla och effektiviserade. Kort sagt måste vi klara samma transportarbete med mindre användning av energi per transporterat ton, förklarar Hans C Larsson.

– Godstransporter till sjöss är det mest effektiva transportsättet eftersom energianvändningen per transporterat ton gods är lägre med fartyg jämfört med övriga trafikslag.

utsläppen växthusgaser i en takt som innebär att mänsklig påverkan på klimatet kan begränsas till nivåer som inte är farliga. Det innebär att den globala temperaturökningen ska hållas långt under två grader. Avtalet har undertecknats av samtliga länder exklusive USA.

Tillgången på fossila bränslen är i dag relativt stor, men ändlig i en kommande framtid. I slutänden får användning av fossila bränslen en mycket negativ påverkan på klimatet. Fossil olja kan också omvandlas till drivmedel till ett relativt lågt pris.



Foto: Nicklas Liljegren

–Godstransporter till sjöss är det mest effektiva transportsättet, säger Hans Larsson.



Ett fossilfritt samhälle börjar blomma

Efterfrågan ökar på lågsvavligt biobränsle från bränslehamnen i Södertälje.

Från 13 500 ton 2015 till 107 000 ton juni 2018. Hamnen och kommunen jobbar tillsam-

mans i miljöfrågor på vägen till ett fossilfritt samhälle. ▶

I januari 2017 tog distributionen fart av lågsvavligt biobrännsl från bränslehamnen i Södertälje till övriga Sverige. Efterfrågan har ökat successivt och en av flera fördelar är att inga förändringar behöver göras ombord på fartygen för att börja använda bränslet.

Bränsletypen är en följd av att SECA-direktivet, Sulphur Emission Control Areas, som infördes 1 januari 2015. Det innebär att fartyg som trafikerar Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen får ha högst 0,1 procent i svavelutsläpp.

Har lämnat dieseln

I Södertälje Hamn har övergång skett från dieseln till HVO100 med backup i form av el till fordon, maskiner och kranar. HVO utgörs av vegetabiliska oljor i förening med väte och är ett relativt nytt förnyelsebart drivmedel, som inte kräver några ombyggnationer av fordon.

Elbilar och cyklar har köpts in och fokus ligger på att minska koldioxidutsläppen.

Solceller för egen produktion ska installeras och laddstolpar för fordonen är på gång. Ifjol förstärktes och moderniserades elnätet i hamnen, vilket bland annat ger möjlighet till bättre service till fartygen när de ligger vid kaj.

– Inga politiska beslut finns som kräver dessa investeringar. Men vi vill kunna erbjuda en grön godshantering. Mycket fotarbete krävs men det lönar sig på sikt, säger Robert Tingvall, VD Södertälje Hamn.

Som exempel nämner han att el- respektive fjärrvärmeförbrukningen i hamnen de senaste fem åren har minskat med 30- respektive 20 procent. Investeringarna beräknas betala sig på tre- till fem år.

Fossilfritt - konkurrensfaktor

Södertäljes politiker har bestämt att kommunen ska vara fossilfri 2030. Redan nu körs de kommunala bolagens bilar på drivmedlet HVO och i bilparken utgörs de flesta fordonen av elbilar som i viss mån kompletteras med HVO-drivmedel.

– Många pratar hållbarhet men både vi i kommunen respektive i hamnen har gjort en hel del på hållbarhetsfronten och det utgör i sin tur en väldig konkurrensfaktor, säger Mats Johannesson, samhällsbyggnadsstrateg vid Södertälje kommun.

För kommunen är Södertälje Hamn en viktig samarbetspartner. När det gäller elektrifieringen av hamnen, nya järnvägsspår, finns kommunen med som ekonomisk samarbetspartner.



Södertälje Hamn respektive kommun tar höjd för nya möjligheter i det fossilfria samhället. Robert Tingvall och Mats Johannesson är inspirerade.

– Robert ser till att fartygen och varorna kommer till hamnen. Jag ser till att de kommer härifrån. Här finns två motorvägar, järnväg och det gamla militärfältet Almnäs som nu förvandlats till logistikcentrum, ungefär 20 000 fotbollsplaner stort. Jag jobbar utifrån ett helikopterperspektiv för att finna de bästa förutsättningarna för distributionen. En ny kommunikationsmöjlighet är att Södertälje Hamn fått status för att hantera inlandssjöfart med lastpråmar, fortsätter Mats Johannesson.

– Se bara på regeringens godsstrategi som släpptes nyligen. Den visar tydligt på att sjöfarten utgör ett resurseffektivt transportsystem (se artikeln under).

När det gäller bränslehamnarna i Stockholm är rivning och sanering redan inledd av Loudden på Djurgården. I Nacka pågår en juridisk process mellan

Nacka kommun och företaget som äger bränsleanläggningen. Mycket talar för att sådana transporter förs över till Södertälje, men kritiker har också menat att sårbarheten blir mycket stor för Stockholmsområdet om något skulle hända med Södertäljebron.

Förslag med tunnel

Diskussionerna har resulterat i ett förslag: En tunnel som förbinder E4 södergående och norrgående under kanalen för att säkra leveranserna till Stockholm.

Kostnad: Cirka 2 miljarder kronor och kommunen har redan färdiga ritningar.

Södertälje kommun hyser förhoppning om att tunneln kan byggas innan Södertäljebron stängs av för underhåll 2025-2026. Detta för att i möjligaste mån minska de trafikstörningar som väntas uppkomma vid brönderhållet.

Regeringsfokus på sjöfartens möjligheter

I förra veckan presenterades den första nationella godstransportstrategin någonsin. Den ska tydliggöra hur godstransportsystemet bör utvecklas, där sjöfarten tas bättre tillvara.

Ett nationellt godstransportråd bildas för att bidra till genomförandet av godstransportstrategin.

– Konkurrens, klimat och kunskap står

i fokus, sa infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) i pressmeddelandet. Insatserna fokuseras på konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter samt omställning till fossilfria transporter.

För att stärka sjöfarten inrättas en tjänst som nationell samordnare för ökad inrikes sjöfart och närsjöfart.

En gemensam inflaggningsportal ska skapas och förhandsbesked ska ges om sjöfartsstöd. Dessutom kommer lotspliktregulverket att ses över.

Historiskt stort utfall av sjöfartsobjekt

Regeringen har fattat beslut om den nationella planen för transportsystemet 2018-2028.

- Aldrig tidigare har så många sjöfartsobjekt ingått till ett värde av sammanlagt cirka 5,1 miljarder kronor, säger Katarina Norén, GD för Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket fick 2016 ett regeringsuppdrag om att utreda framtida förutsättningar för inlands- och kustsjöfart i Sverige.

- Sjöfartsverket kunde i samråd med branschaktörer konstatera att det fanns god möjlighet till utveckling av avlastning av övriga delar i transportsystemet. Satsningarna i planen speglar dessa slutsatser väl och det ger en tydlig markering av sjöfartens betydelse nu och i framtiden, säger Katarina Norén, GD för Sjöfartsverket.

En följd effekt av fattat beslut är att utrikeshandeln stärks och att det europeiska transportnätverket för infrastruktur vidgas.

- Ett fartyg kan på en och samma gång lasta många lastbilskipage samtidigt. Miljöutsläppen från ett fullastat fartyg blir lägre jämfört med om motsvarande last fraktats på bil, säger Marielle Svan, enhetschef vid Infrastrukturenheten, Sjöfartsverket.

- Säkerhetshöjande åtgärder genom breddning och fördjupning återkommer i sjöfartsprojekten samtidigt som farledsutmärkningen graderas upp.

De största projekten

De största projekten som nu fått finansiellt anslag är:

• **Malmporten i Luleå:** Malmtransporterna från norra Sverige närmar sig kapacitetstaket och Malmbanan till Narvik är hårt belastad. Därför planeras för breddning och fördjupning av farleden till 15 meters djupgående som är max i Östersjön. Parallellt bygger Luleå Hamn en ny djuphamn med upp till tre permanenta kajer för 15 meters djupgående.



Foto: Nicklas Liljegren

Farledsprojekt Landsortsfarleden, bilden ovan, respektive Trollhätte kanal, är två av de största projekten.

• **Trollhätte kanal:** Nya slussar behöver byggas. Dagens slussar har en beräknad teknisk livslängd till cirka 2030. Arbetet är komplext med tanke på dammsäkerhet och teknisk komplexitet med mera.

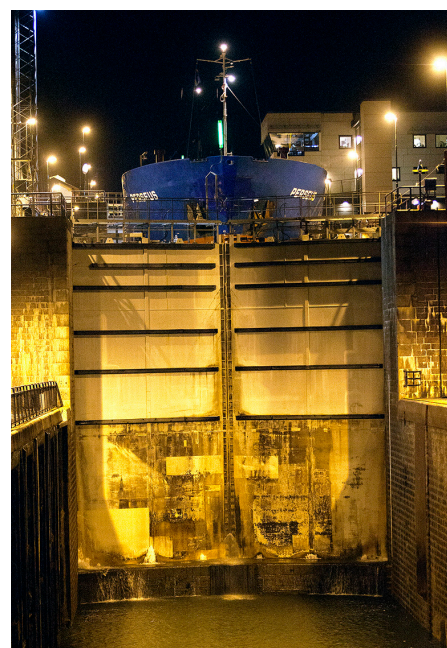
• **Landsort:** Delvis ny östlig dragning av farleden höjer säkerheten och minskar risken för framtida olyckor. I dag är vissa avsnitt bland de mest olycksdrabbade i landet. Kapacitet och tillgänglighet ökar i farleden Landsort-Södertälje. Transporterna med tankfartyg till Södertälje väntas öka då Stockholms bränsledepåer har planerats att stängas 2019.

• **Göteborgs hamn:** Kapacitetshöjande åtgärder i farleden till Skandiahamnen. Kostnad för arbeten i farled ännu ej klarlagda.

• **Mälarpjektet:** Södertälje kanal och slussar moderniseras. Mälarfarterna muddras. Projektet förbättrar sjösäkerhet och tillgänglighet via Södertälje kanal och farlederna in till hamnarna i Västerås och Köping.

Här kan du läsa mer om de mindre projekten som är föreslagna under planperioden. [Läs mer.](#)

I planen betonar regeringen vikten av att utveckla morgondagens transportsystem med ny teknik och digitalisering. Inom sjöfart är Sverige världsledande genom projektet Sea Traffic Management,



STM, där Sjöfartsverket samverkar tillsammans med 80 partners i världen.

STM fungerar på samma sätt som inom flygtrafiken, det vill säga alla "rörelser" kan ses i realtid. Systemet testas nu på fartyg och i hamnar över hela Europa samt inom verkets egen isbrytning, sjöräddning och lotsning.

- För att ta nästa stora och viktiga steg från forskning till tillämpning i STM-projektet krävs uthållighet och engagemang från både staten, de kommunala hamnarna och branschen. De stora vinsterna kommer först när de flesta har anslutit sig, summerar Katarina Norén.

Kort om Landsortsfarleden

Trafikverket har gett Sjöfartsverket uppdraget att utreda möjligheter och kostnader för att kunna anlöpa Södertälje med större fartyg än idag. Bakgrunden är bristande säkerhetsmarginaler och kapacitet i nuvarande farled.

En bredare och djupare farled med bättre säkerhetsmarginaler och bättre farledsutmärkning gör också att man kan se över de hårda restriktioner för mörker, sikt och vind som råder idag.

Läs mer på:

www.sjofartsverket.se/landsortsfarleden

För frågor, mejla till:

landsortsfarleden@sjofartsverket.se