

Senaste nytt från

LANDSORTSFARLEDEN



Större fartyg minskar miljöpåverkan

I framtiden föreslås större fartyg trafikera Landsortsfarleden.

– Större fartyg kan ta mer last och det minskar miljöpåverkan per transporterat ton, säger Ida Fossenstrand, projektledare.

Under en följd av år har fartygen blivit allt större och det påverkar även Sverige som är en del av den internationella sjöfarten.

Förutom att större fartyg leder till mindre miljöpåverkan per transporterat ton, sjunker dessutom transportkostnaderna.

Bakgrunden till arbetet är att dagens farled är för smal och krokig. Sjöfartsverket driver en farledsutredning som ser över möjligheterna att förbättra säkerheten samtidigt som större fartyg ska kunna anlöpa Södertälje hamn.

Utredningen har en naturlig koppling till regeringens mål om minskad klimatpåverkan från transportsektorn. För att nå målen spelar ökad sjöfart en avgörande roll.

I en MKB, Miljökonsekvensbeskrivning, tas sedan alla tänkbara miljökonsekvenser fram av satsningen liksom planerade skyddsåtgärder.

I projekt Landsortsfarleden krävs att två MKB:n upprättas. Den första krävs för att göra om sträckningen av farleden, och den andra för att göra fysiska åtgärder under ytan, förklarar Ida Fossenstrand som är projektledare. Hon fortsätter:

– Vår första MKB ska inlämnas till regeringen för beslut om tillåtlighet efter att länsstyrelsen godkänt innehållet och omfattningen.

– Den andra ingår som en del i ansökan om tillstånd för bland annat vattenverksamhet. Den inlämnas till Mark- och miljödomstolen.

Till följd av förslaget behöver cirka 1



miljon kubikmeter muddringsmassor tas om hand.

Mark- och miljödomstolen bestämmer villkoren och sedan upprättas ett kontrollprogram för genomförandet, där villkor för bland annat grumling och buller behandlas. Länsstyrelsen kontrollerar sedan att detta följs.

Hur påverkas stränderna runt farleden?

– Inom ramen för tillståndsansökan till Mark- och miljödomstolen kommer projektet att genomföra en omfattande erosionsutredning med förslag på åtgärder för att minska och förhindra framtida erosion orsakad av fartygstafiken, förklarar John Sternbeck, delprojektledare för miljöarbetet.



Ida Fossenstrand.



John Sternbeck.

Mycket händer nu i projektet

MKB för inrättande av farled kungjordes i slutet av juni. I anslutning till detta insamlades synpunkter på underlaget. MKB:n godkänns förhoppningsvis av länsstyrelsen i höst och lämnas därefter in till regeringen för beslut. **Nästa MKB** gäller vattenverksamheten, det vill säga tillstånd för muddring och sprängningsarbeten.

Den handläggs av Mark- och miljödomstolen.

Marinarkeologisk undersökning etapp 1, pågår.

Fördjupad inventering av fågel, pågår. **Trafikverket** inlämnar förslag på nationell infrastrukturplan till regeringen. Landsortsfarleden finansieras via nationella planen.



Björn Öberg, till vänster, under en av sina drygt 6000 lotsningar. Foto: Inger Wallander

”Oerhörd höjning av sjösäkerheten”

Björn Öberg jobbade 30 år som lots, varav merparten på Landsort-/Södertäljefarleden.

– Förslaget till ny dragning innebär en oerhörd höjning av sjösäkerheten, miljöförbättringar och dramatisk reduktion av olycksrisken, säger han.

Under sina yrkesverksamma år gjorde han drygt 6000 lotsningar, 200-225 per år, varav 80 procent på Landsort-/Södertäljefarleden.

2009 gav han tillsammans med två medförfattare ut en bok om sjöolyckor för området Dalarö-Landsort-Södertälje.

Mycket olycksdrabbad

De undersökte handlingar och statistik perioden 1873-1987 för nämnda farled.

– Den är mycket olycksdrabbad med sina 254 sjöolyckor under perioden, eller 2,2 per år. Ett relativt stort mörkertal finns också för fartyg som fått problem och inte haft lots ombord, förklarar Björn Öberg, 72 år.

Särskilt utsatt är avsnittet från Västra Rödko, där fartygen går in i farleden, och upp till Stenskår. Där finns 75 olyckor registrerade perioden 1873-1987.

– Den sträckan slipper man helt och hållet med lagt farledsförslag, fortsätter han.

Förslaget innebär bredare och rakare stråk än i dag, som dessutom blir betydligt djupare på sina ställen.

Den blir bättre ur erosionssynpunkt med tanke på stora inslag av berg och sten längs sidorna.

– Konkret innebär förslaget mindre bränsleförbrukning och desutom en miljöbesparing jämfört med dagens farled.

Ekonomiska fördelar

Han bedömer också att det finns ekonomiska fördelar för större fartyg att först del-lossa i Södertälje och sedan fortsätta in i Mälaren. På så sätt blir det en inbesparad resa och mindre miljöpåverkan.

Större farled innebär också planering för 25 nya utmärkningar, varav 15 är fyrar.

– Jag har själv varit med om att lotsa fartyg med 216 meters längd under nuvarande förhållanden. Med ännu bättre utmärkning i bredare farled kommer olycksstatistiken att sjunka ytterligare, bedömer Björn Öberg.

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 nuva-

rande 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/landsortfarleden.

För frågor, mejla till:

landsortsfarleden@sjofartsverket.se