



Yttrande över skrivelse från Länsstyrelsen i Västra Götalands län om medel för farledsinvesteringar i Göteborg

Bakgrund

Göteborgs hamn är Nordens största hamn med en central ställning framför allt när det gäller transocean containertrafik och är därigenom av nationellt intresse.

Företrädare för Göteborgs hamn och Sjöfartsverket har, som framgår av Länsstyrelsens skrivelse, gemensamt utrett förutsättningarna för att förbättra tillgängligheten och säkerheten i farlederna till Göteborg. Bakgrunden är behovet av ökad farledskapacitet för att kunna betjäna den nya generationen containerfartyg med hög tillgänglighet och av säkerhetshöjande åtgärder i det befintliga farledssystemet – Torshamnsleden och Böttöleden.

De aktuella förbättringarna i Torshamnsleden innebär

- uträtning och breddning i ett särskilt parti där farleden gör en S-kurva,
- djupet i leden från Torshamnspiren och in mot Skandiahammen ökas,

Datum
1999-08-16

Vår beteckning
0904-9917132

- den s.k. "point of no return" (sista position i farleden där man kan avbryta en infart och ankra) ligger för långt ut vilket begränsar tillgängligheten och samtidigt utgör en säkerhetsrisk.

För Sjöfartsverket är de aktuella investeringarna av betydelse för att upprätthålla en god framkomlighet och säkerhet i sjötrafiken, där möjligheten till bättre trafikseparering mellan tank- och torrlastfartyg har stor betydelse..

I en samhällsekonomisk analys av hela farledsprojektet inklusive utbyggnad och förbättring av Skandiahamnen, som Göteborgs hamn redovisat i en rapport i maj 1999, beskrivs projektet som en helhet med en byggnadstid på tre år (2002 – 2004). Enligt den genomförda analysen visar projektet god samhällsekonomisk lönsamhet.

Utbyggnadsetapper

Sjöfartsverket har i skrivelsen från Näringsdepartementet ombetts att särskilt belysa förutsättningarna för att dela upp projektet i etapper som om möjligt skall kunna genomföras oberoende av varandra och att ange för- och nackdelar från trafik- och säkerhetsmässig synpunkt med ett sådant genomförande.

Sjöfartsverket har analyserat olika tänkbara etappindelningar av projektet och kommit fram till de två huvudetapper (A och B) som redovisas nedan. Hela projektet bör emellertid ses som en helhet för att de eftersträfvade säkerhets- och framkomlighetsförbättringarna skall kunna uppnås.

Av bilagan (tidsplan samt karta) till denna skrivelse framgår de olika områden i farledssystemet som berörs av åtgärder och när de beräknas genomföras i tiden.

Ettapp A påbörjas med uträtning och breddning av Torshamnsleden (område 3) samt breddning av sträckan Torshamnen – Skandiahamnen (område 12) under det första året. Dessa åtgärder har kostnadsberäknats till 500 milj. kr.

Åtgärderna ger den bästa säkerhetseffekten för all trafik på det snabbaste sättet och innebär också ökad tillgänglighet och miljösäkerhet.

I ettapp A ingår också breddning och muddring till fullt djup av sträckan Torshamnen – Skandiahamnen (område 4) och muddring

Datum
1999-08-16

Vår beteckning
0904-9917132

till fullt djup i Skandiahamnen (område 5) till en beräknad kostnad om 213 milj. kr.

Dessa åtgärder ger ökad kapacitet in till Skandiahamnen och måste tidsmässigt föregås av att hamnen förbättrar grundförhållandena och bärigheten i Skandiahamnen.

Ovan redovisade åtgärder utgör etapp A, som huvudsakligen inriktas på att öka tillgängligheten och kapaciteten till Skandiahamnen. Etapp A har kostnadsberäknats till 713 milj. kr.

Etapp B påbörjas enligt nuvarande tidsplan år tre med flyttning av "Point of no return" från Trubaduren till Måvholmskröken (område 11) till en beräknad kostnad om 57 milj. kr.

Detta innebär en säkerhetsanpassning till de nya farledsförhållandena.

Etapp B fortsätter sedan det tredje året med breddning av yttre delen av Torshamnsleden (område 10 och 13) samt fördjupning och breddning av Böttöleden (område 8 och 9). Dessa åtgärder har kostnadsberäknats till 177 milj. kr.

Åtgärderna ger ökad tillgänglighet och ökad kapacitet genom förbättringarna av Böttöleden liksom förbättrad säkerhet genom möjligheten till trafikseparering mellan Böttöleden och Torshamnsleden.

De avslutande åtgärderna innebär breddning av sträckan Trubaduren – Måvholmskröken till dubbelled (område 2 och 14) och har kostnadsberäknats till 68 milj. kr.

Åtgärderna ger både ökad tillgänglighet och ökad säkerhet.

Etapp B genomförs under år 3 och 4 och har kostnadsberäknats till 302 milj. kr.

Sjöfartsverkets bedömning

Sjöfartsverket bedömer genomförandet av hela projektet som angeläget för att bibehålla och utveckla Göteborgs hamns roll som nordisk centralhamn för den transoceana containertrafiken. Projektet har utformats för att skapa de kapacitets- och tillgänglighetsmässiga förutsättningar för detta och samtidigt tillgodose kraven på hög sjösäkerhet. Det är knappast möjligt att entydigt urskilja effekterna

Datum
1999-08-16

Vår beteckning
0904-9917132

på tillgängligheten, kapaciteten och sjösäkerheten var för sig av projektet som helhet eller av dess olika delar. Effekterna samvarierar i hög grad. Det som är bra för tillgängligheten och kapaciteten är oftast också bra för sjösäkerheten och vice versa.

Mot den bakgrunden är det enligt verket av stort värde att projektet kan beslutas och genomföras samlad. Även vid ett alternativ med etappindelning är det viktigt att principiell ställning tas till hela projektets genomförande. Detta är viktigt för att ge en snabb och klar signal till sjöfartsmarknaden och svensk industri om att projektet skall genomföras och att de angivna förbättringarna för trafiken kan nyttiggöras så snabbt som möjligt. Den allt hårdare konkurrensen från de kontinentala storhamnarna om trafik med den nya generationen containerfartyg gör detta särskilt önskvärt.

En kraftfull satsning redan första året som inriktas på att förbättra Torshamnsleden och sträckan mellan Torshamnen och fram till Skandiahamnen, där containerfartygen lägger till, framstår därför som nödvändig. För att få ut de avsedda effekterna bör åtgärderna med inriktning på Skandiahamnen fullföljas och koordineras med hamnens egna förbättringar av Skandiahamnen samt möjligheten till trafikseparering genom förbättringarna av Böttöleden genomföras så snabbt som möjligt.

Det är med hänsyn till muddringsspillet en fördel från miljösynpunkt om så mycket som möjligt av muddringsarbetena kan koncentreras tidsmässigt.

Det är vidare en fördel om miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) kan göras för hela projektet i ett sammanhang för att undvika risken för återkommande och tidskrävande miljöprovningar.

En etappindelning utan ett ställningstagande till hela projektet kan skapa osäkerhet kring frågan om och när projektet kommer att fullföljas.

Sjöfartsverket vill påminna om att Göteborgs hamns betydelse från såväl nationell som nordisk synpunkt har betonats i flera sammanhang. Hamnen utgör en viktig nod i det TransEuropeiska Nätverket (TEN) och utgör en del av den Nordiska triangeln, som är ett prioriterat EU-projekt. Europeiska kommissionen har också beviljat ett särskilt TEN-bidrag för att utreda det nu aktuella projektet. I den pågående inriktningsplaneringen av transportinfrastrukturen för perioden 2002 - 2011 har ett särskilt s. k. strategiskt analysprojekt benämnt Hamnstruktur och sjöfart

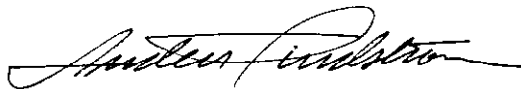
Datum
1999-08-16

Vår beteckning
0904-9917132

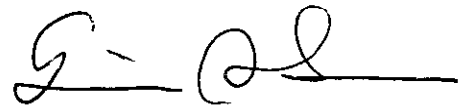
genomförts. Farledsprojektet i Göteborg har i denna analys ansetts angeläget att genomföra.

Sjöfartsverket tar i detta sammanhang inte närmare upp frågan om finansieringen av projektet, men vill erinra om att det är av en storleksordning som inte gör det möjligt för verket att klara hela projektet inom ramen för verkets nuvarande ekonomiska förutsättningar.

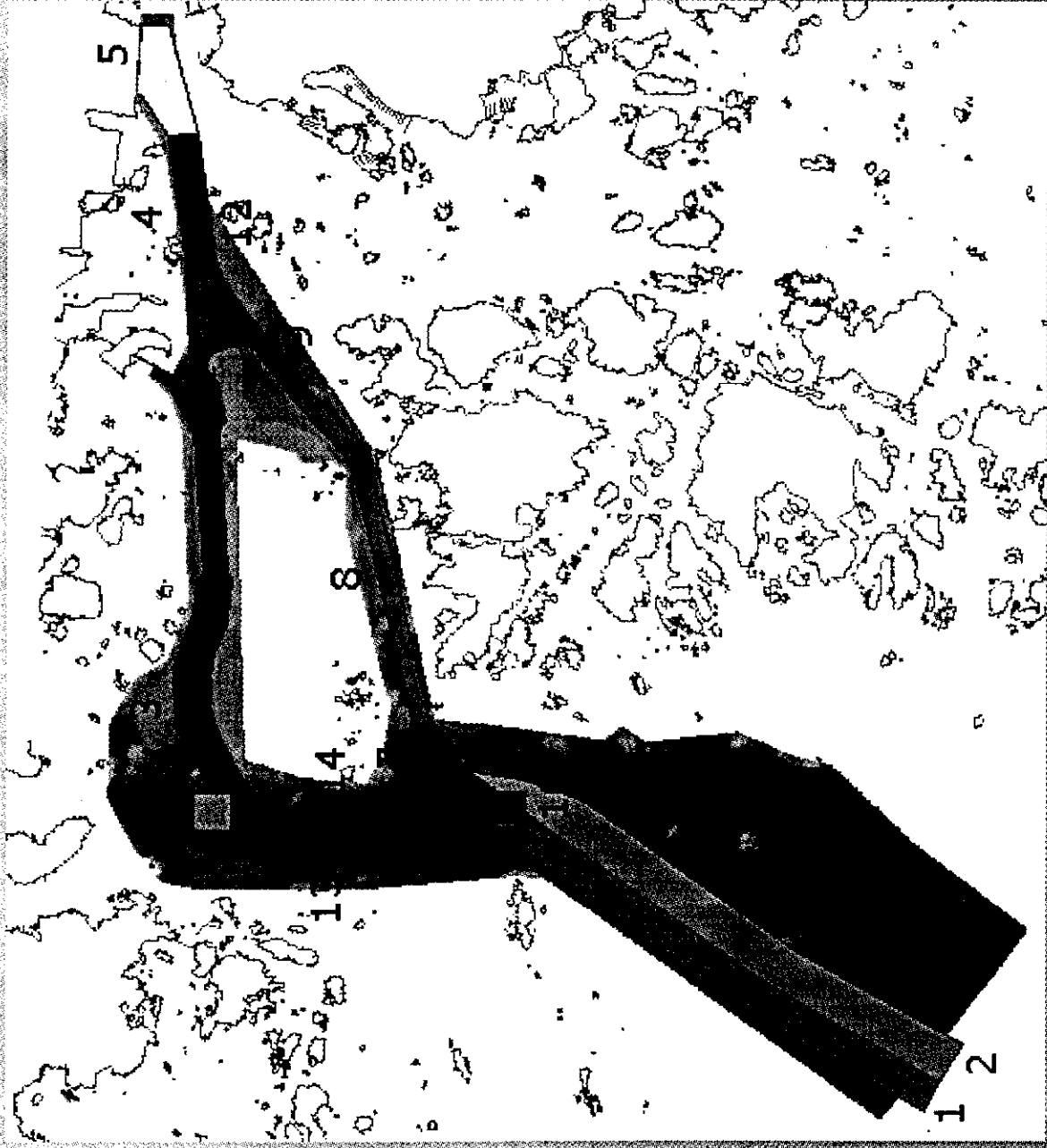
I handläggningen av detta ärende, som avgjorts av generaldirektören Anders Lindström, har deltagit ekonomidirektören Åke Andersson, chefen för Stab Närings och sjöfartspolitik Jan-Olof Selén, avdelningsdirektör Lars Vieweg samt sjötrafikdirektören Göran Andersson, den sistnämnde föredragande.



Anders Lindström



Göran Andersson



Översiktsbild massberäkning



Tidsplan

- Miljökonsekvensbeskrivning 2 år (1999-2001)
- Vattendom 1 år (-2001)
- Upphandling ½ år (-2001)
- Utförande (beroende på alternativ se tidsaxel nedan)

Etappindelning 99-08-05 med starttider och kostnad (ttkr)

	Område	2002	2003	2004	2005	Kommentarer
Etapp A	3	321,0				Torshamnsleden
	12	179,0				Göteborgsgrund
	4		94,3			Dubbelled
	5		118,5			Scandia hamnen
	11			57,0		Point of no return
Etapp B	10			0,3		Torshamnsleden
	13			41,0		- " -
	8			37,0		Böttöleden
	9			99,0		13 m
	2				25,6	Dubbelled
	14				42,3	- " -
	Summa	500,0	212,8	234,3	67,9	

Alt 1 A+B

Alt 2
Delat
Etapp
A

Etapp
B

Skandia
Hamnen
GHAB

2002 2003 2004 2005 2006

Uppdatering av Skandiahamnen, (Projekt Göteborgs Hamn AB)