



SJÖFARTSVERKET

Sjöfart och Samhälle

Handläggare direkttelefon
Lars Vieweg, 011-19 15 50

Datum
2003-03-19

Ert datum

Vår beteckning
0903-0105106

Er beteckning

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Genomförande av Etapp 2 av projektet att förbättra farlederna till Göteborg

Sammanfattning

I enlighet med den principöverenskommelse som träffades den 21 januari 2000 mellan Staten/Sjöfartsverket och Göteborgs kommun/Göteborgs Hamn AB bedrivs ett gemensamt projekt i två etapper för att förbättra säkerheten och tillgängligheten i farlederna till Göteborg. Överenskommelsen har för statens del godkänts av regering och riksdag.

Muddrings- och sprängningsarbetena i etapp 1 Torshamnsleden har upphandlats med option på motsvarande arbeten i etapp 2 Böttöleden.

Efter upphandling av muddrings- och sprängningsarbeten av etapp 1 beräknas kostnaden för hela projektet till 690 mkr om det utförs i en följd, i annat fall till 775 mkr. Beloppen skall jämföras med den ursprungliga kostnadsberäkningen för hela projektet på 1100 mkr i 1999 års prisnivå. Detta innebär att hela projektet nu kan genomföras inom den kostnad som tidigare avsåg enbart etapp 1.

Om optionen utnyttjas kan etapp 2 nu kostnadsberäknas till 140 mkr. Enligt gällande kontrakt måste optionen utlösas senast 2003-08-15 och i så fall skall arbetet med etapp 2 vara avslutat 2004-05-31.

Vid en separat upphandling av etapp 2 beräknas kostnaden för denna etapp öka till 225 mkr i 2002 års prisnivå beroende på att synergieffekterna vid

Datum
2003-03-19

Vår beteckning
0903-0105106

utförandet av båda etapperna i en följd uteblir och att ett fördelaktigt marknadsläge fanns vid upphandlingen av etapp 1.

Av säkerhets-, miljömässiga och ekonomiska skäl anser parterna i principöverenskommelsen att etapp 2 bör utföras i anslutning till etapp 1 och att optionen för etapp 2 bör utlösas inom föreskriven tid.

Sjöfartsverket hemställer med hänvisning till vad som anförs i denna skrivelse om att få utnyttja optionen för etapp 2.

Principöverenskommelse mellan Staten/Sjöfartsverket och Göteborgs Kommun/Göteborgs Hamn AB (GHAB)

I principöverenskommelsen anser parterna att projektet i sin helhet är angeläget att genomföra.

Efter upphandling av muddrings- och sprängningsarbeten av etapp 1 beräknas kostnaden för hela projektet till 690 mkr om det utförs i en följd, i annat fall till 775 mkr. Beloppen skall jämföras med den ursprungliga kostnadsberäkningen för hela projektet på 1100 mkr i 1999 års prisnivå.

Enligt principöverenskommelsen skall kostnaderna för etapp 1 fördelas med 72 % på Staten/Sjöfartsverket och 28 % på Göteborgs Kommun/GHAB.

Enligt principöverenskommelsen skall kostnaderna för genomförande av etapp 2 åvila staten.

Överenskommelsen förutsätter att GHAB investerar upp till 400 mkr i nuvarande kajanläggningar. Förstärkningsåtgärder för kajanläggningarna skall utföras så att en kajsträcka uppgående till 500 m kan användas för transocean containerfartyg med 13 meters djupgående.

GHAB har i skrivelse till Sjöfartsverket, som bifogas, meddelat att GHAB:s styrelse beslutat om att genomföra den nämnda investeringen och att etapp 2 genomförs i direkt anslutning till etapp 1.

Projektläget idag

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken har genomförts för hela projektet, således både etapp 1 och 2. Miljödömsstolen vid Vänersborgs tingsrätt har 2001-08-31 i Mål nr M 41-01 meddelat tillstånd enligt 11 och 28 kap. i miljöbalken för muddring, borrhning, sprängning, uppförande av kantfyrar, omdeponering av vraket Ostindiefararen Götheborg, bedrivande av hamnverksamhet i arbetshamn och tvångsrätt för vissa namngivna fastigheter.

Datum
2003-03-19

Vår beteckning
0903-0105106

Till tillståndet har knutits 26 villkor omfattande arbetets utförande, begränsningar i vattengrumling, tidsperioder för arbetet under året, påverkan på den marinbiologiska miljön, fisk och sjöfågelförekomsten, användandet av lågsvavliga oljor i arbetet och omhändertagande av avfall, återanvändning av sprängsten, framkomligheten för sjöfarten, skyddstäckning av fartygslämningen Stora Sofia och fortlöpande information till allmänheten. Samråd skall ske med Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Miljöförvaltningen i Göteborgs stad om en slutgiltig genomförandeplan. Kontrollprogram skall lämnas in till tillsynsmyndigheten innan verksamheten påbörjas. Tillståndet för vattenverksamheten har fastställts till tio år från det domen vunnit laga kraft.

De förberedande villkoren inför muddringsarbetena är utförda. De gäller omdeponering av vraket efter Ostindiefararen Götheborg, skyddstäckning av fartygslämningen Stora Sofia och efter samråd har kontrollplan inlämnats till tillsynsmyndigheten. Flera ändamål för återanvändning av sprängsten är under tillståndsprövning bl.a. fiskerev, pirar på Vrångö och Brännö och kajstötning före husbyggnation i Sannegårdshamnen.

Tillståndet med anslutande villkor har inte givet parterna någon anledning att ompröva beslutet om projektets genomförande.

Parterna har etablerat en projektorganisation och undertecknat en överenskommelse om genomförande av etapp 1. Överenskommelsen är en ömsesidig reglering av parternas åtagande, skyldigheter, ansvar och befogenheter.

Projektering av åtgärder för förstärkningar och kapacitetshöjning i Skandiahamnen i Göteborg har påbörjats.

Göteborgs hamn – volymutveckling och infrastruktursatsningar

Göteborgs Hamn AB har uppdragit åt Sjöfartens Analysinstitut (SAI) att genomföra en undersökning i syfte att skapa en uppfattning om containertrafikens utveckling. SAI:s undersökning visar på en positiv volymutveckling i jämförelse med andra hamnar, men att Göteborgs Hamn för att nå den antagna volymutvecklingen på 7% bör vinna ytterligare marknadsandelar. Förutom SAI:s undersökning vilar hamnens beslut på OECD:s prognos om en fortsatt containeriseringsgrad från dagens 55% till 71% om 10 år.

I SAI:s utredning konstateras att tillväxten i hamnarnas containerhantering huvudsakligen är beroende av tillväxten i handeln med det gods som hanteras i containers och förändringen av marknadsandelar för containern som lastbärare i de redan befintliga godsflödena.

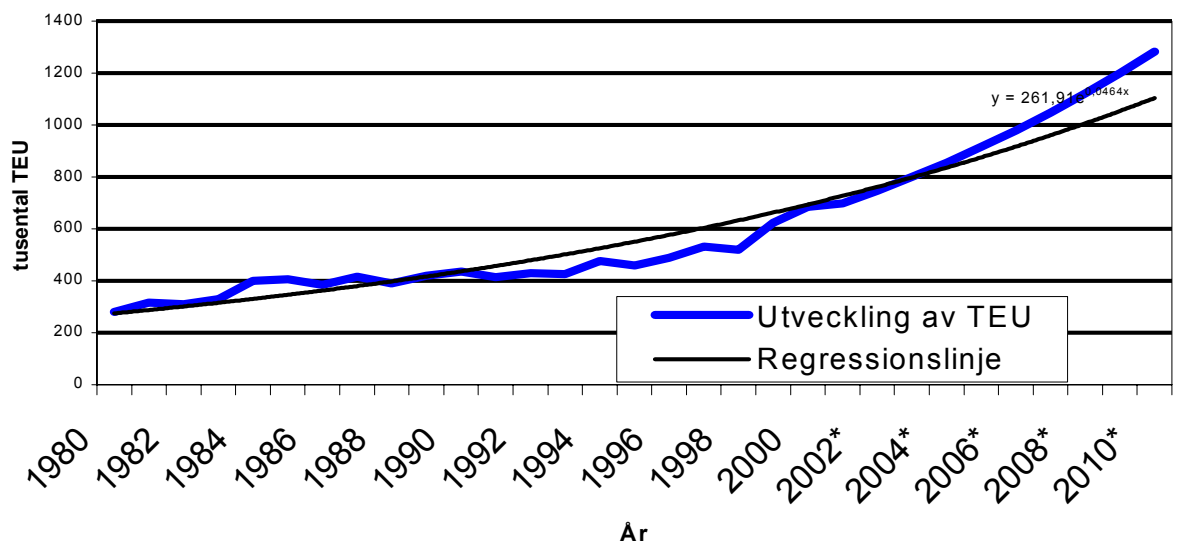
Datum
2003-03-19

Vår beteckning
0903-0105106

SAI konstaterar att containerns kostnadsfördel gentemot stycke- och bulktransporter väntas fortsätta att förbättras och att detta talar för en ökad containerisering av gods.

Sammantaget bedömer SAI att den genomsnittliga årliga tillväxten av containers över Göteborgs hamn blir ca 7 % under perioden 2001-2005, ca 8,5 % under perioden 2006-2010 och ca 7 % under perioden 2011-2020, d.v.s. en fördubbling av containerflödet på ca 10 år. Detta är en prognostiserad framtida volymutveckling som inte avviker nämnvärt från utvecklingen de senaste 20 åren. Utvecklingen i östersjöregionen bedöms därvid komma att bli en starkt bidragande faktor till den positiva utvecklingen i Göteborg.

Containerutveckling GHAB i tusental TEU



*) Fr o m 2002 är antalet TEU uppräknat med 7% per år.
Genomsnittlig ökning under tiden 1980-2001 är 7,6% per år.

Banverket har beslutat om elektrifiering av hamnbanan. Investeringen beräknas till 70 mkr och investeringsmedel finns beviljade. Projektering pågår och arbetet beräknas starta efter årsskiftet och avslutas under 2003.

Sjösäkerhet

Av de av Statens Skeppsprovninganstalt (SSPA) genomförda farledssimuleringarna och riskanalyserna framgår att fyra av de åtta definierade riskområdena kvarstår till etapp 2. I riskanalysen framhålls att

Datum
2003-03-19

Vår beteckning
0903-0105106

de säkerhetshöjande åtgärderna för den mer trafikerade Böttöleden skulle medföra en stor minskning av risknivån för sammanstötningar och grundstötningar för all fartygstrafik i hela farleden. I princip förekommer ett allvarligt tillbud i månaden, varav några varje år leder till fartygsolyckor.

I etapp 1 byggs Torshamnsleden, från Måvholmen till Torshamnen, ut som enkelled enligt internationella rekommendationer (PIANC) för tankfartyg med en längd av 350 m, bredd 60 m och djupgående på 18,9 m, och sträckan Torshamnen till Skandiahamnen enligt samma princip för torrlastfartyg med en längd av 350 m, bredd 50 m och djupgående på 13 m. Enkelled innebär att ett stort fartyg inte kan möta ett annat fartyg i leden. Efter slutförandet av etapp 1 kan ett fartyg med 13 meters djupgående via Torshamnsleden komma in till containerterminalen i Skandiahamnen.

Böttöleden tillåter idag passage av fartyg med ett djupgående av endast 10 meter. Genomförandet av etapp 2 innebär att Böttöleden byggs ut enligt samma princip som sträckan Torshamnen till Skandiahamnen, vilket skulle medföra att ett fartyg med en längd av 350 m, bredd 50 m och ett djupgående på 13 meter även skulle kunna passera via Böttöleden till Skandiahamnen.

Från sjösäkerhets- och miljösynpunkt är det olämpligt att alla fartyg till Skandiahamnen och Skarvikshamnen med ett djupgående på mer än 10 meter måste använda Torshamnsleden beroende på att dessa stora fartyg måste passera ineliggande råoljetankers i Torshamnen. Passageavståndet mellan ineliggande råoljetankers och passerande fartyg blir mindre än 100 meter. De passerande stora containerfartygen måste på grund av sitt stora vindfång hålla en relativt hög fart vid passagen som kan medföra svall och sug, vilket i sin tur kan förorsaka skador på förtöjningar och pumpledningar för tankfartygen. Avslitna pumpledningar skulle direkt medföra olja i vattnet i ett mycket känsligt område genom dess omedelbara närhet till vattenintag för ett Natura 2000 område. Ett värsta scenario skulle naturligtvis vara en kollision mellan ineliggande och passerande fartyg, vilket troligtvis skulle få betydande miljökonsekvenser.

Utbyggnad av Böttöleden innebär inte bara att fartyg med större djupgående än idag kommer att kunna använda farleden utan även att farleden blir anpassad efter internationella rekommendationer (PIANC) beträffande bredd och girradier. Idag uppfyller inte Böttöleden dessa rekommendationer för de stora fartygen. Farleden är framförallt för smal för de stora containerfartygen.

I den inre delen av Böttöleden, Rivöfjorden, sker ett alltför stort antal olyckor och incidenter med mindre fartyg. En bredare Böttöled skulle minska antalet olyckor och incidenter i detta farledsavsnitt.

Datum
2003-03-19

Vår beteckning
0903-0105106

En permanent separering av all sjötrafik till och från Göteborg, d.v.s. ankommande i Böttöleden och avgående i Torshamnsleden, låter sig inte göras eftersom tankfartyg kan ha ett djupgående på 18,9 meter och alltså endast använda Torshamnsleden. Det finns dock många situationer där temporära trafikseparationer skulle vara möjliga och påtagligt kunna höja sjösäkerheten eller begränsa restriktionerna för sjötrafiken. Risk föreligger också att något kan orsaka att en farled temporärt måste stängas, vilket har skett en gång under 2001 på grund av lossdragning av ett grundstött fartyg.

Efter händelserna den 11 september 2001 har medvetenheten om riskerna för terroristattacker ökat. Från denna synpunkt är naturligtvis två farleder till Nordens största hamn en fördel.

I etapp 2 ingår angöringen från sjön till Böttö, där farleden delar sig i Böttöleden och Torshamnsleden. Denna angöringsled kommer i etapp 2 att byggas ut till dubbelled. I etapp 2 ingår också en breddning i Böttö-området där uppdelningen börjar i Torshamns- respektive Böttöleden. Dessa båda åtgärder är klart säkerhetshöjande.

Både etapp 1 och 2 innebär att farlederna kommer att förses med ny utmärkning. Farledsbojar kommer att ersättas med stolp-/kantfyrar med modern teknik, bl.a. kommer fyrarna att tändas synkront. Denna nya farledsmarkering kommer att säkrare och tydligare markera farledernas gränslinjer, vilket bör minska riskerna för felnavigeringar. Driftssäkerheten kommer att bli högre och driftskostnaden lägre för de nya farledsmarkeringarna jämfört med den nuvarande utmärkningen.

De nya bredare lederna bör också leda till att lotspliktsgränserna kan höjas, d.v.s ett färre antal av de mindre fartygen skall behöva anlita lots.

Ekonomi

Upphandling har skett av etapp 1. I denna upphandling finns etapp 2 med som en option som måste utlösas senast 2003-08-15. Optionen anger ett fast pris på muddring och sprängning i etapp 2. Optionspriset är betydligt lägre än vad som kan förväntas vid en ny upphandling. Kostnaderna beräknas öka med ca 85 mkr om etapp 2 genomförs senare utan att optionen utnyttjas. De största anledningarna till det lägre priset är att entreprenören slipper ifrån en avvecklings- och en nyetableringskostnad, vilka utgör en inte obetydlig del av totalkostnaden, och ett fördelaktigt marknadsläge vid upphandling av etapp 1. Nuvarande projektorganisation kan också fortsätta att arbeta och avveckling och nyetablering av denna inbesparas.

Miljödomstolen har ålagt projektet att betala en engångskostnad till Fiskeriverket för hela projektet, både etapp 1 och 2. Denna engångskostnad måste erläggas för hela projektet redan i samband med etapp 1.

Datum
2003-03-19

Vår beteckning
0903-0105106

Farledssimuleringar och riskanalyser är slutförda för hela projektet, och alltså redan nu slutbetalda för båda etapperna. Om etapp 2 skjuts framåt finns det risk att något förändras, som kan innebära att nya farledssimuleringar och riskanalyser måste göras.

Kostnaderna för undersökningar och bevarande av arkeologiska fynd är i princip redan erlagda. Hela byggnadsområdet är undersökt av Bohusläns museum. Resterna efter vraket Ostindienfararen Götheborg är upplockade, genomgånga, katalogiserade och till viss del återdeponerade på annan plats. Skyddstäckning av det danska amiralitetsskeppet Stora Sofia har gjorts. Ett mindre bidrag till erosionskydd för sjömansgravar på Galterö har erlagts.

Utrustningen i VTS Göteborg (Sjöfartsverkets sjötrafikcentral) måste förnyas senast under år 2004. Byggs etapp 2 under 2004 kan den nya VTS-utrustningen projekteras för det nya utseendet av Böttöleden, och kostnaden för en senare anpassning av utrustningen kan inbesparas.

Övrigt

Göteborgs Hamn har tillstånd från Länsstyrelsen i Västra Götaland att tippa muddermaterial på en tippplats sydväst Vinga. Denna tippplats är tänkt att utnyttjas för tippning från både etapp 1 och 2. Den typ av havsbotten som finns på tippplatsen har i efterhand ifrågasatts, vilket har medfört att Naturvårdsverket kraftigt reducerat tippningstillståndet från 50 till 15 miljoner kubikmeter. Om tippplatsen vid Vinga inte får användas i en framtid skulle det innebära ökade kostnader för etapp 2, om inte gällande option utnyttjas, med att finna en ny tippplats, utföra miljökonsekvensbeskrivning för den och erhålla erforderliga tillstånd.

Allmänheten i Göteborgsområdet är väl medveten om hamnens betydelse för regionen och dess invånare och är i huvudsak positiv till farledsprojektet. Även om projektet skall genomföras på ett miljövänligt sätt med ett rigoröst kontrollprogram och med minsta möjliga påverkan för de boende och sjötrafiken går det inte att undvika att ett antal mudderverk och pråmar kommer att finnas i lederna. Grävningarna kommer att medföra ett visst ljud och någon vattengrumling. Det kommer också att utföras ett begränsat antal sprängningar. Att först utföra och avsluta etapp 1 och efter ett eller två år starta upp igen med etapp 2 skulle kunna medföra nu inte förutsedda problem.

Datum
2003-03-19

Vår beteckning
0903-0105106

Med hänvisning till det anförda hemställer Sjöfartsverket att få utnyttja optionen för etapp 2.

I handläggningen av detta ärende, som beslutats av generaldirektören Jan-Olof Selén, har deltagit direktörerna, Torbjörn Edenius, Balder Hansson och Lars Vieweg, den sistnämnde föredragande.

Jan-Olof Selén

Lars Vieweg