

Senaste nytt från

LANDSORTSFARLEDEN

Nyhetsbrev nr 07

Redaktör: Agne Hörnestic

”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 **Landsortsfarleden** mellan Landsort och Södertälje;

Malmporten i Luleå där farleden in till hamnen föreslås breddas och muddras så fartyg med 15 meters djupgående kan anlöpa Luleå hamn. Parallellt har Luleå Hamn AB har också ansökt om att få bygga en ny djuphamn med tre permanenta kajer;

Vidare **Trollhättekanal** där nya slussar behöver byggas för den tekniska livslängden på dagens slussar beräknas till cirka 2030.

Sammantaget handlar det om statliga investeringar för cirka 4 miljarder kronor. Slutligen är det regeringen som tar beslut om förslagen våren 2018.

Positivt

I den tidigare infrastrukturplanen 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, förklarar Marielle Svan vid Infrastrukturenheten, som ansvarar för utredningar, analyser, beräkningar och förslag som behövs i sammanhanget.

- Förslagen är inte bara viktiga för Sverige utan bidrar även till att stärka utrikeshandeln och vidga det europeiska transportnätverket för infrastruktur.

Utbyggnad och förbättring av farleden mellan Landsort och Södertälje, enligt det östliga alternativet, minskar risken för framtida olyckor.



Fram till i dag är farleden i vissa avsnitt en av landets mest olycksdrabbade.

Fortsatt utbyggnad av Södertälje kanal och sluss samt Mälarpjekterna säkrar sjötransporterna på lång sikt.

Modern teknik

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 on demand,” där fyr- respektive bojbelysning tänds först vid behov, vilket minskar störande effekter av fyrljus för kringboende.

Mer kan göras

Om regeringen beslutar om infrastrukturplanen enligt förslag, och dessutom skjuter till tio procent ytterligare innebär det bland annat:

Anpassning av **Hjulstabron** till ny fartygsstorlek;

Horsstensleden/Farleder till Stockholm: Boende längs Furusundsleden har länge krävt åtgärder för att minska erosionspåverkan från fartygstafiken.

En utbyggd farled via Horssten/Sandhamn innebär att större delen av dagens trafik kommer att kunna flyttas över till denna mindre erosionskänsliga farled med betydligt större säkerhetsmarginaler.

Efter utbyggnad kan farleden med god marginal ta emot den storlek på kryssningsfartyg som i dag trafikerar Furusundsleden.

Omfattande

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

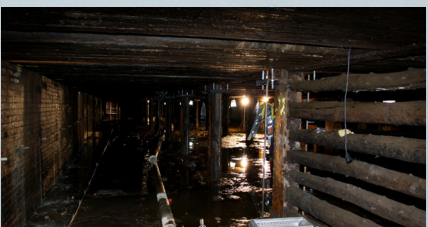
- Ett 15-tal personer jobbar bland annat med Malmporten. De har följande yrkesroller:
- Projektledare.
- Nautisk expertis.
- Teknisk expertis.
- Miljöhandläggare.
- Miljöjuridisk expert.
- Fyringenjörer.
- Sjögeografisk kompetens.
- Lotsar.
- Simulatorexpertis.
- Till detta kommer konsulthjälp:
- Kommunikation.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



Landsortsfarleden.
Foto: Nicklas Liljegren



Luleå hamn.



Slussarna i Trollhättan.



Marielle Svan, chef för Infrastrukturenheten vid Sjöfartsverket.

Förslag för sjöfarten på cirka 4 miljarder kronor

Infrastrukturförslagen för sjöfarten uppgår till totalt 4 cirka 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. Mälarfarterna muddras. Med Mälarpjektet förbättras sjösäkerheten och tillgängligheten via Södertälje kanal in till hamnarna i Västerås och Köping.

Landsortprojektet. 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 säkerhetshöjande åtgärder i farleden till Hargs hamn så att större fartyg kan gå in. Hamnen har redan investerat i resurser för ökad lasthantering.

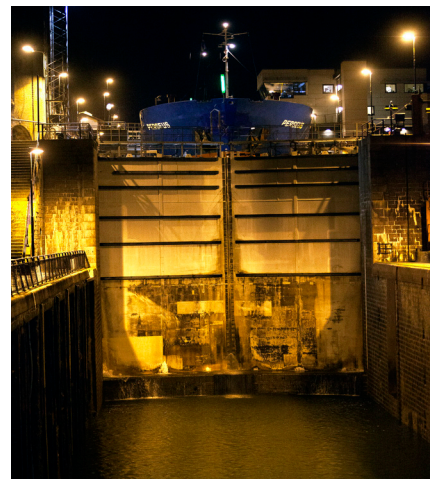
Karlskrona. Säkerhetshöjande åtgärder för färjetrafiken som ökar till Polen och Östeuropa.

Uddevala. 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 säkerhetshöjande 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. Säkerhetshöjande åtgärder motiverade av större fartyg med ökande passagerar- och godstrafik till Norge.



Slussstrappan vid kanalcentralen i Trollhättan.

Tjörnbropassagen/Uddevallaleden.

Passagen bör göras säkrare med ökad 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.



Sittande: Susanne Ohlin, inköpare, Ida Fossenstrand, projektledare, Therese Stark och Mattias Bååth, uppdragsledare miljö, respektive uppdragsledare miljökonsekvensbeskrivning, Ramböll. Stående: Åsa Wilske, market director, Ramböll, John Sternbeck, miljöhandläggare, Daniela Wigmo, projektekonom, Bertil Skoog, nautisk expert, Ola Mattisson, Södertälje hamn och Johan Wahlström, samordnare infrastruktur.

Många kompetenser och stor bredd

Projektgruppen för farledsprojekt-Landsortsfarleden har varit samlade till avstämningsmöte.

Samlingsplats var Sjöfartsverkets kursgård på Arkö. Där samlades ansvariga från Sjöfartsverkets sida och Rambölls uppdragsledning som arbetar med Miljökonsekvensbeskrivningen.

Vad gjorde ni?

-Vi diskuterade frågor som uppkommit i samband med tillåtighetsprocessen, hur arbetet gått hitintills för oss och förbättringar som kan bli aktuella. Kort sagt hur arbetet rullat på, förklarar Ida Fossenstrand, projektledare.

Hur utses en projektgrupp?

-Den består av projektledare och aktiva medarbetare. Gruppens bemanning varierar utifrån projektfas. Medlemmarna har ett gemensamt ansvar för projektets totala resultat.

-Det betyder att deltagarna dels behöver leverera individuella resultat och dels kunna samverka med varandra.

Kan du ge exempel på kompetenser?

-Exempel är delprojektledare för farledsdesign, miljö, utmärkning och muddring/teknik. Delprojektledaren tar i sin tur in nödvändig expertkompetens antingen från Sjöfartsverket eller från konsultbyråer.

Hur ofta träffas ni till dessa möten?

-Detta var ett större möte som hålls en gång per år. Våra ordinarie projektmöten hålls ungefär en gång i månaden. De första projektmötena började hållas under 2016 när vi fick startbesked av Trafikverket.

-Vi fortsätter träffas så länge farledsutredningen pågår.

Vad innebär det tidsmässigt?

- Vi arbetar tills dess att domen vunnit laga kraft, vilket är omöjligt att säga i dagsläget.

-Det beror på eventuella överklagningar samt handläggningstider hos länsstyrelsen och regeringen.

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/landsortsfarleden.

För frågor, mejla till:

landsortsfarleden@sjofartsverket.se