

Senaste nytt från

LANDSORTSFARLEDEN

Nyhetsbrev nr 04

Redaktör: Agne Hörnestig

Farledsprojekt prövas alltid i flera instanser

Intresset ökar för Södertälje hamn när oljehamnarna i Stockholm ska stängas. Samtidigt projekteras en ny farled mellan Landsort och Södertälje. Prövning sker i två steg: dels av regeringen och dels av Mark- och miljödomstolen.

I slutet av 1970-talet grundstötte tankfartyget Tsesis strax syd om Fifång och det ledde till stora skador på miljön. Sjöfartsverket föreslog sedan projektet till nationella planen 2014 utifrån ett säkerhetshöjande perspektiv. Utifrån en helhetsbild gav Trafikverket sedan Sjöfartsverket i uppdrag att presentera åtgärder för att höja sjösäkerhet och kapacitet i farleden Landsort-Södertälje.

Ungefär samtidigt kom prognoser som tydde på ökat behov av godshantering i Södertälje och Mälarhamnarna. I början av 2016 tillstyrkte Mark- och miljödomstolen en ansökan från Södertälje hamn om ökad bränslehantering och utbyggnad av bränslehamnen. Med full kapacitet om fyra cisterner i Södertälje bränslehamn blir den totala lagringsvolymen cirka 60 000 kubikmeter. Den största delen utgörs av biobränsle.

– Satsningen i Södertälje hamn är en effekt av bränsledepåernas planerade stängningar i Stockholm. Det som kunderna främst efterfrågar är djup och bredd i farleden, för större fartyg innebär ökad kostnadseffektivitet och en mer miljövänlig transport, förklarar Martin Oscarsson vd på ODEC Tankstorage.

Omfattande process

För att bygga en ny farled krävs tillåtligg- het av regeringen och den grundas på en MKB, miljökonsekvensbeskrivning, för den nya farleden. Den ska först godkännas av länsstyrelsen innan regeringen



fattar beslut med eventuella villkor. När processen för inrättande väl är klar kommer ansökan om vattenverksamhet med ny MKB att handläggas av Mark- och miljödomstolen som prövar tillstånd och villkor för till exempel muddring och fyrbyggen i vatten.

Slutfasen

– Vi är i slutfasen av förberedelsearbetet och sedan ska handlingarna skickas in till länsstyrelsen, säger Mattias Bååth, MKB-ansvarig hos Ramböll som jobbar på uppdrag av Sjöfartsverket.



Mattias Bååth, MKB-ansvarig hos Ramböll jobbar på uppdrag av Sjöfartsverket.

Regeringen tar ställning till om farleden kan flyttas utifrån ett allmänt perspektiv. Därför fokuserar MKB:n främst på konsekvenser i driftskedet av den nya farleden. Det innebär bland annat fördjupade studier inom områden som buller, svall,

erosion och påverkan på det marina livet. Till exempel gäller det inventeringar av botten djur, vegetation och fisk. Underlaget används vid utformningen av farleden och för miljökonsekvensbeskrivningen.

En översiktlig fågelinventering har genomförts och kommer att fördjupas under kommande år. Inför kommande tillståndsprövning har sedimentprovtagits för att klargöra föroreningsgraden, och resultaten utgör underlag för beslut om hantering. Ungefär 1,5 miljoner kubikmeter måste muddras från yttre delen av farleden in till hamnen.

Noggrant arbete

– Modelleringar visar att dagens naturliga påverkan av vindvågor ofta är av samma storleksordning eller större än vad de planerade större fartygen väntas skapa längs den föreslagna östra leden, säger Christin Eriksson på DHI Sverige som jobbar med frågor om sedimentmodellering och erosion på uppdrag av Ramböll.



Christin Eriksson på DHI Sverige jobbar med frågor om sedimentmodellering och erosion.

Konsekvenserna av förslaget till ny farledssträckning jämförs med ett så kallat nollalternativ, det vill säga där befintlig farled finns kvar med kända störningar och risker.

En viktig del i det sammanhanget är den tidigare riskanalys som gjorts av farledens nuvarande säkerhet.

Nya möjligheter med österliga alternativet

- Breddad farled gör att fartygen kan mötas nästan överallt. Säkerhetsmarginalerna ökar.
- Maxdjupgående ökar från 9- till 11,5 meter.
- Maxlasten ökar från cirka 14- till 50 000 ton.
- Fartyglängd i dag: 160 meter i dagsljus, 200 meter med vissa restriktioner.
- Med förslaget: 220 meter, inga mörkerrestriktioner, trafik dygnet runt.
- Förutsättning för att projektet genomförs är att det kommer med i nationella planen för transportinfrastruktur som regeringen beslutar om 2018.
- Preliminär byggstart respektive färdigställande: 2020/2021, beroende på prövningsprocessen.
- Preliminär kostnad: cirka 260 miljoner kronor i 2015 års penningvärde.



Lokala lotsar har ”provkört” tioalet förslag till dragningar för ny farled vid Sjöfartsverkets fartygs- och farledssimulator i Göteborg. Resultaten pekar på att det östliga alternativet är bäst. Personerna på bilden har inget samband med artikeln. Foto: Niklas Maupoix.



För säkerheten nu och i framtiden. Fyren på Landsort är ett välkänt kännetecken dag som natt. Året runt. Foto: Nicklas Liljegren.

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