



Mycket planering före ankomst och avgång

En halvtimmes fartygsförberedelse, leder till upp emot 50 samtal med övriga inblandade aktörer.

— Då måste vi börja om med all planering för de kommande timmarna men vi är ett härligt gäng här som stöttar varandra i vått och torrt, säger Marcus Eriksson, lotsoperatör på Gothenburg Approach.

Ett dygn i förväg ska fartygets preliminära ankomsttid lämnas till Gothenburg Approach som är ett samarbetskoncept mellan Göteborgs Hamn AB och Sjöfartsverket. Inte minst vädret kan få stor påverkan på ankomsttiden.

— Vi har minst åtta personer i arbete samtidigt på lotslistan. Vi har 25-talet lotsar att spela med teoretiskt sett, säger Pontus Juthstrand,



som är lotsoperatör.

Fem timmar innan beräknad ankomst spikas tiden och det sätter i gång en våg av aktiviteter för lotsope-

ratörerna. Bland annat rings lotsarna in från sin beredskap i hemmet. De ska kunna infinna sig inom 1,5 timme. Går allting som smort är det mycket bra, men sedan finns verkligheten med plötsligt busväder, kanske lastförskjutning ombord och så vidare.

Planeringen ändras

— När ett fartyg blir försenat ändras planeringen och lotsarna får andra fartyg än vad som planerades från början, säger Marcus Eriksson.

— När sånt händer måste vi ringa runt till trossgubbarna och båtmännen med flera. I bland blir det lite mental hårdsmälta, men det brukar ordna sig.



Lotsplaneringen Göteborg ansvarar för vattnen från Älvsborgsbron ut till Vinga fyr dygnet runt, året runt. Närmast kameran Pontus Juthstrand, stående Andreas Kindström samt Marcus Eriksson, sittande.



Peter Hellberg jobbar som VTS-operatör, Vessel Traffic Service, vid Gothenburg Approach.

Kollegan Pontus Juthstrand tar till orda:

— Allt som händer i hamnen kommer in till oss på något sätt. Det är inte så mycket som undkommer oss. Vi har nästan handpåläggning på varje båt, säger han lite småplirigt.

Sjösäkerheten primärt mål

VTS-operatörerna jobbar på Vessel Traffic Service. Sjösäkerheten är det primära målet inom de sex ankringsområden som finns. Ansvar för sjösäkerheten sker i nära samarbete med lotsar, båtmän och teamet på fartygsbryggan, "bryggteamet".

Det är VTS operatören som ger klartecken för avgång med fem- till tio minuters tidsmarginal i förväg.

När det gäller lotspliktiga fartyg behöver befälhavaren ha en lotsdispens för att köra fartyget i den aktuella farleden och i vissa fall har även överstyrmannen lotsdispens. Det betyder att de kan uppvisa tillräcklig kompetens om den eller de farleder som fartyget ska trafikera utan att behöva anlita lots.

Grundprincipen är att VTS-operatörerna håller koll på fartygstrafiken in och ut ur VTS-området och är speciellt vaksam om det sker eventuella avvikelser från den normala fartygsrutten som kan uppstå vid in eller utresa.

Göteborgs lots- och VTS-område är komplext med många fartygsrörelser

dygnet runt, året om.

Det kan till exempel handla om att fartyget närmar sig ett grund och håller alldeles för hög hastighet, eller rent av riskerar att kollidera med ett annat fartyg.

— Då varnar vi fartyget och föreslår åtgärder för att förhindra till exempel en grundstötning eller en kollision, förklarar Peter Hellberg, VTS-operatör.

— Fartygspersonalen litar på alla båtmän, lotsar, lotsoperatörer och VTS-operatörer som jobbar här. Från deras sida förväntas att fartyget får lots i tid och kan navigera säkert i farlederna

Stort förtroendekapital

— Det finns en inbyggd tillit till oss

och de vet att vi följer både ett internationellt- och nationellt regelverk. Fartygspersonalen litar på oss som sitter här och jag har aldrig varit med om att ha blivit ifrågasatt.

Lotsplaneringen och VTS:en sitter nära varandra i det stora rummet. Det är ungefär tre meter mellan de olika funktionerna.

— Ja, vi utgör verkligen ett välsmort maskineri tillsammans, understryker Peter Hellberg.

Hans bedömning är att det tar ungefär två år att bli varm i kläderna för en VTS-operatör.

— Fartyget ska lämna eller hämta last och i samband med det är det väldigt många parametrar hit och dit som ska synkroniseras. Det är ett fantastiskt lagarbete mellan många parter.

Lotsoperatörens kontrollpunkter i Göteborg

Kontroll av fartygets uppskattade ankomsttid

Kontroll av fartygets djupgående

Kontroll av lotsens styrsedel, "körkort", så den är godkänt för storleken på det fartyg som kommer

Finns behov av dubbla lotsar om bord?

Kontroll av kommande transporter för båtmän och lotsar,

Dubbelkoll så rätt kajplats angörs,

Viika väder- vind och siktförhållanden

är aktuella?

Kontrollera om behov finns av bogserbåtar.

Information till fartygsbryggan om, lotsledare och bordningsfart

"Purra" båtmän för information om aktuell båt och om hur många lotsar som ska med ut.

Checklistan för avgång gäller i omvänd ordning. Med tillägg för att "trossgubbarna" ska informeras i god tid.



På hamnområdet kan tre fullängdståg om vardera 650 meter lastas samtidigt. Varje tågset lastar cirka 40 stycken 40 fotscontainers. Ytermåtten är cirka 12 x 2,4 x 2,9 meter. Till höger Claes Sundmark, försäljningschef Göteborgs Hamn AB.

— Skandiaporten ger oss nya möjligheter

Ett nära samarbete med import och exportindustrin samt rederierna är viktigt för att öka volymerna. Farledsprojekt Skandiaporten ökar möjligheterna för att ta emot större fartyg än i dag.

Trots pandemin och containerbrist ökade varuexporten via container till USA med nio procent från 2020 till 2021, enligt Göteborgs Hamn.

Nyligen öppnade MSC, världens största containerrederi, en direktlinje mellan Göteborgs Hamn och USA som är Sveriges största exportmarknad utanför Europa.

USA viktigt

— Nästan 50 procent av all export ut från Sverige i containers är någon typ av skogsprodukter som kartong/papper, pappersmassa, sågade trävaror. Även för USA är detta ett viktigt segment, säger Claes Sundmark, försäljningschef Göteborgs Hamn, där vi står i kontorslokalen med järnvägsspåren in på knuten. Han blickar bort mot pappersomlastningscentralen, 360 x 60 meter, som är nybyggd sedan ett år. Där lagras mycket gods bland annat till USA.

Det är inte första gången som en Amerikalini trafikerar Göteborg. Ti-

digare var det rederiet ACL som körde på USA med sina fartyg, en kombination av Ro-ro/container.

— I samband med introducering av ny fartygsflotta gjorde rederiet en översyn av vilka hamnar som skulle anslutas. Det fick som resultat att trafiken ändrades och några hamnar föll bort, däribland Göteborg, fortsätter Claes Sundmark.

Får stor betydelse

Allt sedan dess har Göteborgs Hamn jobbat för att en ny direktlinje till USA.

— Farledsprojekt Skandiaporten får stor betydelse för vår framtida konkurrenskraft i ett större perspektiv. Ingen kunde förutspå containerfartygens storleksutveckling när farled och hamn muddrades förra gången strax efter millennieskiftet. Nu har vi tvingats acceptera att en av de tre stora rederiallianserna går förbi Göteborg på sin väg från Asien via Rotterdam till Gdansk i Polen, på grund av att vår farled är för grund i dagsläget.

— Utan projekt Skandiaporten hade vi gått bakåt rent konkurrensmässigt. Nu kan vi fullfölja ambitionerna med direktlinjer ut i världen utan att fartygen ska behöva lastas

om på vägen hit.

I början av året stod det klart att Northvolt och Volvo Cars bygger en gemensam batterifabrik i Torslanda, bredvid Volvos slutmonteringsfabrik.

Etableringen skapar uppåt 3000 nya direktanställningar i Göteborg med planerad driftstart 2025.

Skandinavien största hamn ligger några kilometer därifrån. Väg och järnväg finns redan mellan Volvo och hamnområdet.

Fullt utbyggd kommer fabriken att leverera batterier till en halv miljon bilar årligen.

— Vi får se om det innebär personalökning i hamnen eller om batterivolymerna går att rymma inom befintliga arbetsskift, fortsätter Claes Sundmark.

Mycket container på järnväg

— Glädjande nog ser vi en ökad volym via järnväg till oss. 60 procent av all vår containertrafik går faktiskt via järnväg. Transportmedlet står för bra ekonomi, kapacitet, kvalitet och frekvens.

Fotnot: Roll-on/roll-off: Lastfartyg konstruerade för att lasten lätt ska kunna köras ombord och i land.

Växlar upp till starkare och kraftigare material

Dimensioneringen av den nya permanenta sponten vid Skandiahamnen behöver öka med cirka 60 procent mot planerat. Väggen av stålprofiler hakas i varandra och slås ned för att hålla lerjorden i schack på kajytan ut mot vattnet.

Den nya sponten blir cirka 40 procent tyngre än de behov man räknade med från början. Den blir tjockare och därmed starkare.

— Kajen måste hålla i ytterkant för jordtrycket från leran som skjuter på från marklagren på insidan av sponten. Det rör sig inte om någon tillfällig spont med stabilitet och hållbarhet under ett fåtal år, Nej, den ska hålla i åtminstone 100 år, säger Jan Andersson som är hamnens projektledare i Skandiaporten.

Ökat tryck från lerjorden

I dag klarar sponten cirka 12 meters vattendjup på utsidan. Men när hamnbassängen muddrats blir det nya vattendjupet på utsidan cirka 19 meter och det innebär att sponten ska klara av trycket på insidan av ett lerdjup om ytterligare cirka sju meter jämfört med i dag.

Till utmaningen hör också att det inte har gått att uppbringa rekommendationer för permanent utformad spont av detta slag i vare sig Sverige eller internationellt i projektgruppens omfattande nätverk.

En mycket stor del av den europeiska stålproduktion finns i Ukrai-



Jan Andersson är projektledare för Göteborgs Hamn i Skandiaporten.

na. Och i det pågående kriget mellan Ryssland och Ukraina har Ryssland intagit ett av de största stålverken i Europa.

— Det innebär att valsverket i Luxemburg, som vi tidigare kontrakterat för att göra profilerna på sponten, nu måste hitta en annan stålleverantör till oss.

Planen är att inleda förstärkningsarbetena i höst vid Skandiahamnen. Dessförinnan ska miljöprövningen för Skandiaporten prövas i Mark och miljödomstolen den 1-3 juni och dom beräknas cirka åtta veckor senare, juridiskt sett kan dock domen överkla-

gas. Den här processen (se separat artikel) måste vara avslutad innan förstärkningsarbetena kan inledas

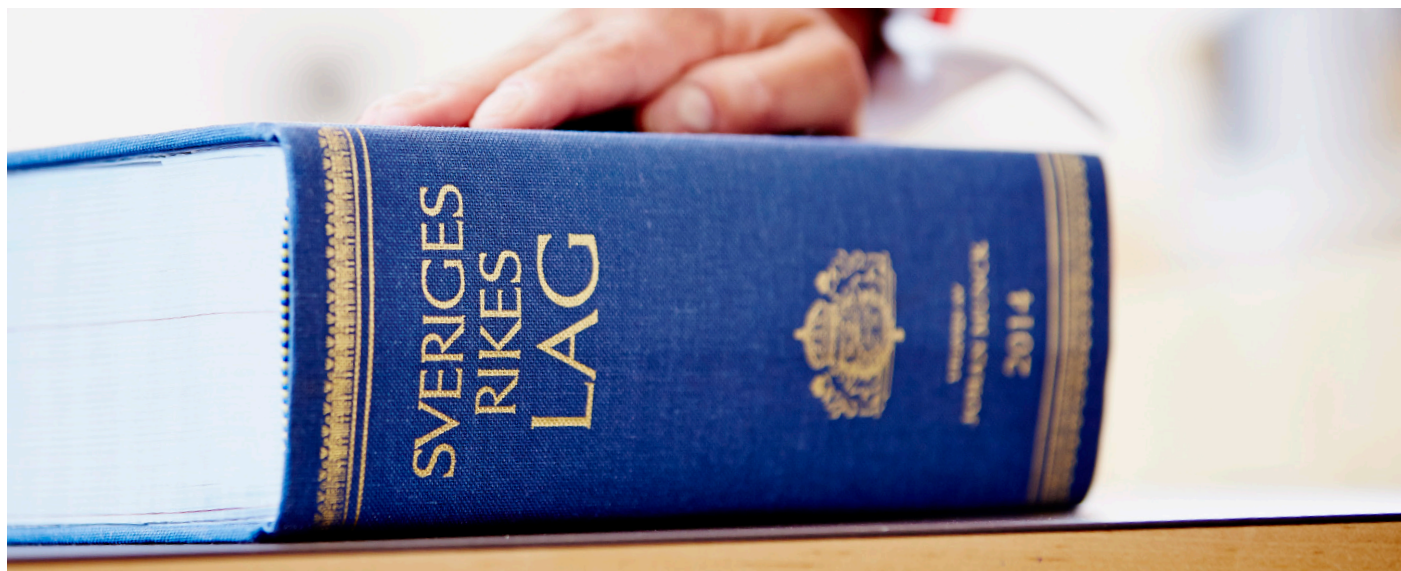
Övertygad

— Jag är fullständigt övertygad om att vår projektgrupp löser utmaningen med en kraftigare spont ur flera aspekter som miljö, tid och ekonomi. I maj-juni räknar jag med att vi har alla nya och reviderade underlag på plats.

- Vi har marginal i vår budget för bygget där vår ägare, Göteborgs kommun, borgat för drygt 1,2 miljard kronor, avslutar Jan Andersson.



Cirka 50 procent av all svensk containertrafik går via Göteborg, enligt hamnens egna uppgifter.



Den 1-3 juni kommer farledsprojekt Skandiaporten att granskas och belysas ur många aspekter.

Förhandling för muddringsarbete och kajbygge

Den 1-3 juni håller Mark- och miljödomstolen förhandling om farledsprojekt Skandiaporten i Göteborg.

Ansökningshandlingarna lämnades in i december 2020 till Mark- och miljödomstolen i Vänersborg.

— Huvudförhandlingen är en viktig milstolpe i projektet och vi ser fram emot denna del i den juridiska processen där alla berörda parter kommer till tals, säger Jenny Röström som är Sjöfartsverkets projektledare i Skandiaporten.

I förhandlingen kommer de sökande, det vill säga Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB, att presentera sina ansökningar och även svara på frågor från domstolen och andra remissinstanser. Dom förväntas efter cirka åtta veckor.

Vad är det för beslut som ska tas i huvudförhandlingen?

— Dels söker Sjöfartsverket tillstånd för arbeten i vatten vid muddring och dels söks dispens för dumpning av muddermassorna, förklarar Jenny Röström.

Göteborgs Hamn AB söker å sin

sida tillstånd för kajförstärkning och muddring av mindre volym vid kaj.

Flera remissinstanser menar att det är bättre om de förorenade muddermassorna i stället läggs upp på land.

Finns det fog för kritiken?

— Den frågan avgör domstolen. Vi ser inte att den föreslagna metoden för masshantering sydväst om Vinga fyr orsakar olägenhet för vare sig människors hälsa eller miljön. Metoden, där muddermassorna täcks över och kapslas in med ren lera, är väl beprövad både i Sverige såväl som internationellt.

— Efter förra muddringen i Göteborg har vi sett hur havslivet har återetablerat sig efter muddring och dumpning.

Är dumpningsplatsen lämplig?

— Den har identifierats efter en omfattande lokaliseringstudie. Noggranna undersökningar har visat att bottenförhållandena vid föreslagna plats är helt rätt och det finns ingen risk för att massorna skulle flytta sig över tid.

— Jag vill också förtydliga att inga



Jenny Röström är projektledare för Sjöfartsverket i Skandiaporten.

nya massor dumpas utan vi flyttar massor från en plats till en annan.

Var ligger massorna som ska flyttas?

— De ligger yttligt exponerade i dag farleden och vår föreslagna placering gör att de flyttas till en miljömässigt mycket bättre plats.

Kort om Skandiaporten, Göteborgs hamn

Vilka: Samverkansprojekt mellan Sjöfartsverket, Trafikverket och Göteborgs Hamn AB.

När: Planerad byggstart kajförstärkning 2022/2023 och farledsåtgärder 2024.

Gemensamt färdigställande med ett fördjupat kajläge 2027.

Varför: Bibehålla och framtidssäkra tillgängligheten för Sveriges näringsliv till direktanlöp med den globala containersjöfarten.

Läs mer på:

www.sjofartsverket.se/skandiaporten
<https://skandiaporten.se/>

Har du frågor, mejla till:

skandiaporten@sjofartsverket.se