



Tillståndsansökan – en viktig milstolpe

Projekt Skandiaporten har nått en viktigt milstolpe.

–Nu skickar vi in tillståndshandlingarna för projektet till domstolen. Vi har nått ett stort delmål i den här delen, säger Åsa Jansson, miljöspecialist, Sjöfartsverket.

Miljökonsekvensbeskrivningen, MKB:n, är en del i de tillståndsansökningar som Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB skickar in till Mark- och miljödomstolen i Vänersborg. Till den bifogas en teknisk beskrivning av planerat arbete som krävs.

Cirka 1000 sidor handlingar

Tillståndsprövningen gäller vattenverksamhet, det vill säga att få utföra sprängnings och muddringsarbeten i Norra farleden, tidigare Torshamnsleden, och Skandiahamnens hamnbassäng.

–Ansökningshandlingen omfattar cirka 1000 sidor och i den har vi dels bedömt vilka miljökonsekvenser som



kan uppstå och dels vilka försiktighets- och skyddsåtgärder som behövs vid planerade arbeten, förklarar Åsa Jansson, miljöspecialist (bilden).

Lagstadgad process

Våren 2020 inbjöds allmänhet, myndigheter, kommuner och enskilda



som kan beröras av projektet, till avgränsningssamråd i en omfattande och lagstadgad process.

I det arbetet informerades om planerade åtgärder och synpunkter tillvaratogs så att man så småningom kunde avgränsa MBK-arbetet till vad som var viktigt just i detta projekt.

–Mark- och miljödomstolen gör sedan en juridisk prövning av Skandiaporten, fortsätter Åsa Jansson.

–Kort sagt en samlad bedömning av projektets effekter och konsekvenser för människors hälsa och miljö.

Faktainsamling

I arbetet ingår faktainsamling från olika aktuella ämnesområden som buller, hantering av muddermassor, grumling av vattnet under arbetets gång, påverkan av växter och djur, kulturlämningar och riksintressen etcetera.

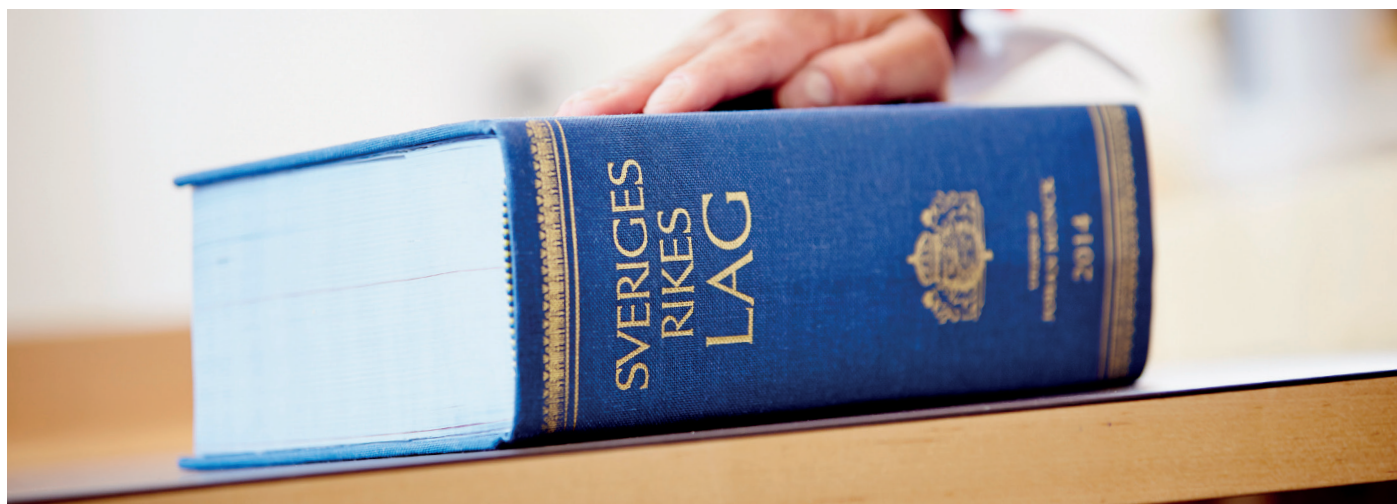
–Det är en bred uppställning av både sak och expertkunskap.

– Jag bedömer att själva MKB-processen har engagerat ett 30-tal personer totalt i ett nära samarbete mellan Sjöfartsverket och Göteborgs hamn, bedömer Åsa Jansson.



Med den här tekniken kommer sprängstenen att muddras. Bilden från muddringen av farleden till Hargs Hamn utanför Uppsala i höst.

Skandiaporten ska prövas i Vänersborg



Mark- och miljödomstolen i Vänersborg prövar ansökan för Skandiaporten. Sverige är indelat i fem domsområden, domsagor, med både tingsrätter samt en Mark- och miljödomstol i respektive område. Dessa finns i Växjö, Vänersborg, Nacka, Östersund och Umeå. Foto: Patrik Svedberg

Bestämmelserna i miljöbalken styr prövningen av Skandiaporten.

–Varje projekt är unikt i sig, säger Maria Paijkull, juridiskt ombud för Sjöfartsverket i Skandiaporten.

Arbetet med MKB:n, miljökonsekvensbeskrivningen, började vid årsskiftet i samband med de samråd som arrangerades.

Synpunkter från samrådsprocessen har tagits med i utredningsarbetet och fördjupade utredningar har genomförts för att till exempel kartlägga föreningar och marinbiologi.

Ingen bestående påverkan

Exempel på miljöprövningar under senare år är Västlänken i Göteborg, Ostlänken Stockholm-Linköping, farledsprojekt Malmporten i Luleå och prövningar av flera vindkraftsparker som planeras längs kusterna. Farleden till Göteborgs hamn prövades förra gången i början av 2000-talet



–Förhoppningsvis kan förhandlingen starta runt årsskiftet 2021–2022, säger Maria Paijkull, Sjöfartsverkets juridiska ombud.

och den kontroll som då gjordes av muddringsåtgärderna visade att projektet inte ledde till någon bestående negativ miljöpåverkan.

–Det är inte ovanligt med långa och komplexa processer, förklarar advokat Maria Paijkull, Sjöfartsverkets juridiska ombud i Skandiaporten, med erfarenhet av flera omfattande tillståndsprövningar som gällt infrastruktur.

I detta fall kommer tillståndsansökan att innefatta cirka 1 000 sidor.

–Självklart vill vi visa att ansökningshandlingen är överblickbar, men erfarenhetsmässigt vet vi att en väl underbyggd handling sannolikt bidrar till en smidigare domstolsprocess, fortsätter hon.

Många faktorer påverkar

–Många faktorer påverkar tidsåtgången i målet. Dels hur arbetsbelastningen ser ut hos domstolen, dels om domstolen finner behov av kompletterande utredningar och dels hur omfattande kommande skriftväxlingen blir med berörda.

Tillståndsprövningen steg för steg hos Mark- och miljödomstolen

Kompletteringar. Domstolen bedömer om ansökan behöver kompletteras.

Tillståndsprövning och kungörelse.

Domstolen granskar ärendet utifrån underlaget som lämnats in. Kungörelse, annonsering, görs sedan när ärendet är komplett. Det sker i någon/några ortstidningar. Ärendet läggs också ut på Mark och miljödomstolens webb i förekommande fall. Där kan berörda och allmänhet ta del av det som planeras och få möjlighet att lämna synpunkter under remisstiden, vars längd domstolen beslutar om.

Ytterligare skriftväxling. Synpunkter kan skickas in och bemöts sedan av Sjöfartsverket/Göteborgs Hamn AB. Eventuellt ytterligare skriftväxling kan ske.

Huvudförhandling och syn. När remisstiden är över, och ansökan har bemötts av berörda myndigheter och andra, hålls en huvudförhandling i målet, vanligen med syn, granskning; på platsen. Förhandlingen är öppen för allmänheten.

Domstolen meddelar dom. Efter huvudförhandlingen håller domstolens ledamöter överläggning. Domen meddelas normalt inom två månader efter det att förhandlingen avslutades. Ansökan om tillstånd resulterar i en dom där det framgår om vattenverksamheten får bedrivas eller inte, samt vilka villkor som gäller för tillståndet. Länsstyrelsen ser till att tillståndet följs.

Källa: Mark och miljödomstolen



Etapp 1 för Skandiahamnen är finansierad av Göteborgs kommun. Här har ett av världens största containerfartyg, Murcia Maersk lagt till: 399 x 58 meter, lastkapacitet cirka 20 000 containrar, om sex meters längd.

Minskad byggkostnad: Drygt 1 miljard kronor

Bankpålningen i Skandiahamnens berg- och lergrund blir drygt 1 miljard kronor billigare jämfört med vad som kalkylerades. Lerans hållfasthet kan nyttjas bättre än tidigare.

Göteborgs hamn startade 2019 sin förstudie i projekt Skandiaporten. Då bedömdes att stora insatser krävdes med mer omfattande bankpålning för ny förstärkning av terminalytan bakom kaj jämfört med de åtgärder som gjorde i början av 2000-talet vid den tidigare rustningen.

Anledningen var den stora mängden av lergrund som inte bedömdes vara tillräckligt stabil i sammanhanget i kombination med det nya större djupet.

Avancerade tester i laboriemiljö med lerprover från kajområdet har sedan visat ett mycket glädjande resultat.

Bättre hållbarhet

– Lerans hållfasthet har inte blivit högre sedan förra bedömningen i början av sekelskiftet. Men med hjälp av avancerade laborieförsök vågar vi nyttja den mer än tidigare. Detta är den enskilda största faktorn som har betydelse för oss i hela processen, förklarar Jan Andersson, (bild-en) projektledare för Skandiaporten i Göteborgs Hamn AB.



Konkret innebär detta en besparing med drygt 1 miljard kronor för minskad bankpålning och ett år i besparad byggtid.

– Vår terminaloperatör, APM Terminals, är väldigt glad för den kortare byggtiden eftersom det blir mindre störningar i deras arbete, fortsätter Jan.

I tillståndsansökan till Mark- och miljödomstolen, tar Göteborgs hamn höjd för två kajlägen vid Skandiahamnen vilket innebär att två fartyg med drygt 400 meters längd vardera ska kunna ligga vid kaj samtidigt.

När domstolens beslut sedan kommer innebär det möjlighet att bygga två kajlägen inom tio år.

Omfattande arbete

Nuvarande spont är dimensionerad för cirka 13–14 meters vattendjup vid kaj.

Ny spont 30 meter lång och dimensionerad för cirka 19 meters vattendjup, slås ned utanför den nuvarande som i nästa steg tas bort.

Bankpålning med cirka 1 500 pålar genomförs på terminalytan bakom kaj.

Därefter inleds muddringsarbetet 50 meter närmast kaj som hamnen ansvarar för. Arbetet avslutas ett att erosionskydd läggs ut.

Göteborgs hamn har upphandlat NCC för uppdraget och gemensamt projektledningskontor har öppnats. Uppdraget utförs som totalentreprenad och NCC ansvarar även för projekteringen som pågår 2021. Affären är värd i storleksordningen 1 miljard kronor.

Förstärknings- och muddringsarbetet vid Skandiahamnens västra del planeras klart senast första halvåret 2026. Som mest bedöms 100–150 personer få arbete.

För Etapp 2 behövs i så fall ännu större godsvolymer, APM Terminals behöver investera i ytterligare kran- kapacitet och ett nytt finansierings- beslut behövs av ägaren.

"Nu är det halvtid i projekt Skandiaporten"

Tolv år i beräknad tidsåtgång från idé till färdigställande.

–Det är ganska snabbt i sammanhanget. Nu är det halvtid, säger Patrik Benrick, projektledare för Skandiaporten, Sjöfartsverket.

Det var 2014 som behovet började växa fram av ett nytt projekt. Ett behov av ny muddring i farled och hamn för att höja Skandiahamnens kapacitet och konkurrensläge som Sveriges enda hamn med direkttrafik till Asien.

Inledande studier genomfördes 2014–2017 med utredningsarbete, åtgärdsvalstudie och konsultrapporter.

Regeringen lyfte i efterhand in projektet i infrastrukturplanen för 2018–2029, vilket garanterade statlig delfinansiering.

Omfattade förberedelsearbete

–Förberedelsestiden handlar om ungefär 8–10 år i ett infrastrukturprojekt av denna omfattning. Till det läggs i detta fall två års muddringsarbete för Sjöfartsverket, medan hamnens arbete sträcker sig över tre–fyra år, förklarar Patrik Benrick, projektledare för Sjöfartsverket.

Han nämner som jämförelse att ett stort järnvägsprojekt kan ta uppemot 25 år från idé till färdigställande.

Om Skandiaporten däremot kommit in i revideringen av infrastrukturplanen som först 2022 hade vi förlorat tre–fyra år jämfört med nuvarande inriktning med klart projekt 2026.

Justeringar

Under resans gång har förutsättningar justerats:

Maximalt djupgående med 16,5 meter håller på att ändras till 17,5 meter, två nya kajlägen blir ett inledningsvis, anpassning görs från fartygslängd om 400 meter till 430

meter, fartygsbredd från 60 till 65 meter. Som grund för detta ligger en uppdaterad omvärldsanalys.

Lägre projektkostnad

Den totala projektkostnaden beräknas sjunka från cirka 3,8 miljarder kronor totalt till 2,5 miljarder.

Huvudförklaringen är att bankpålningen i Skandiahamnens berg och lergrund blir drygt 1 miljard billigare eftersom lerans hållfasthet kan nyttjas bättre än tidigare (*se artikel på sidan 3*).

Åren 2000–2004 utfördes motsvarande arbeten i Göteborg under namnet Säkrare farleder för fartyg 350x50 meter. Frågan är då om kommande muddringsarbeten är tillräckliga, med tanke på fartygens storleksutveckling.

–Bedömningen är att projektets livslängd i alla fall ska sträcka sig över de närmaste 40 åren.



Foto: Göteborgs hamn

Grönt ljus för djupare farled och hamn i Göteborg

Projektet sker i samverkan mellan Sjöfartsverket, Trafikverket och Göteborgs Hamn AB.

Finansieringen delas lika mellan staten (Trafikverket) och Göteborgs kommun: 1 255 miljarder kronor vardera. Kommunfullmäktigebeslut togs den 10 september 2020.

Simuleringar har gjorts av ett modellfartyg 430x65 meter med 16,5 respektive 17,5 meters djupgående. Maximalt djupgående i dag är 13,5 meter.

2000–2004 utfördes muddringsarbeten i farlederna till Göteborg inom projektet Säkrare farleder för fartygsdimensionen 350x50 meter. År 2006 anlöpte de första fartygen – Maersk E-klass – med en längd på nästan 400 meter. Utvecklingen av fartygsstorlek har gått fort.

En satsad krona ger fyra tillbaka (enligt nationell plan 2018–2029). Återbetalningstid: 15 år.

Byggstart kajförstärkning: 2022, muddring: 2024, gemensamt färdigställande med ett fördjupat kajläge: 2026.



Kort om Skandiaporten, Göteborgs hamn

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

När: Planerad byggstart kajförstärkning 2022 och farledsåtgärder 2024. Gemen-

samt färdigställande med ett fördjupat kajläge 2026.

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

Läs mer på:

www.sjofartsverket.se/skandiaporten
www.skandiaporten.se

Har du frågor, mejla till:

skandiaporten@sjofartsverket.se



SJÖFARTSVERKET



TRAFIKVERKET

