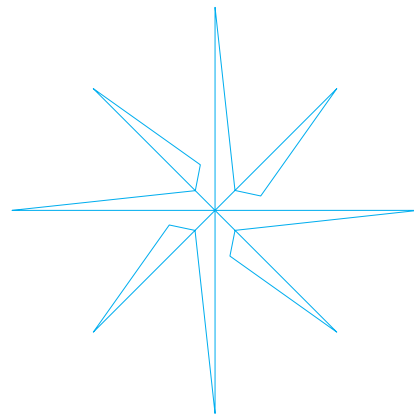
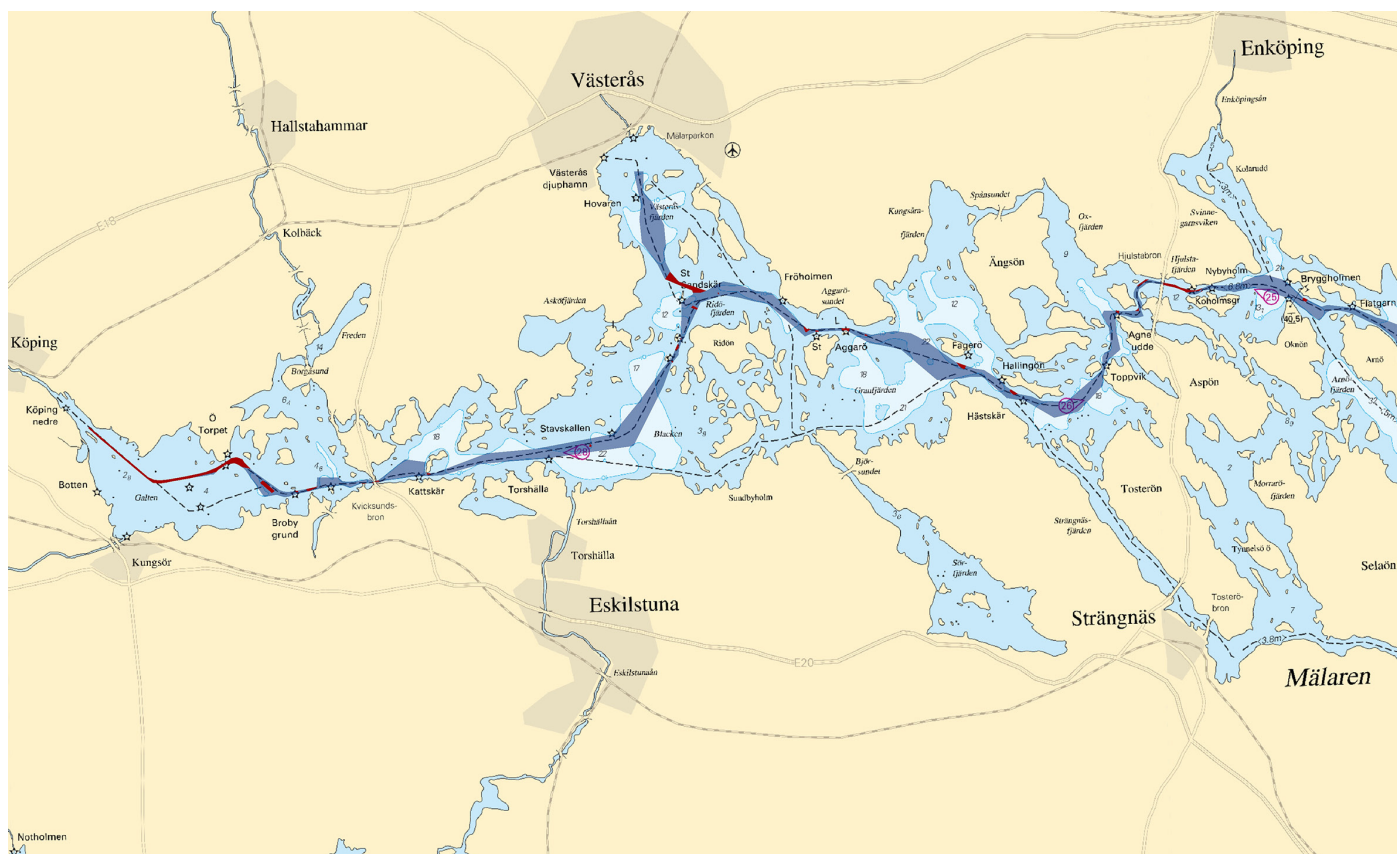




Mälarfarlederna förbättras för ökad kapacitet och säkerhet

Sjöfartsverket muddrar farlederna till Mälarhamnarna Västerås och Köping för högre lastkapacitet eftersom större fartyg leder till mindre miljöpåverkan. Farledsutmärkningen uppgraderas också. Projektet är ett led i regeringens vision om att minska de fossila utsläppen med 70 procent 2010–2030.



Mälarfarlederna sträcker sig från Södertälje in till Västerås och Köping. Rödmarkerad färg visar var muddring ska ske.

Illustration: Jan Henriksson

Sjöfartsverket muddrar och hamnarna ökar kapaciteten

Projektet är nödvändigt för att öka säkerheten i Mälaren. Det är till nytta både för människor, miljön och samhällsekonomin genom ökad kapacitet som avlastar väg- och järnvägsnätet. I augusti 2021 inleds muddringen av de allmänna farlederna 901 och 904 till Västerås och Köping.

Bakgrunden är att regeringen gett Sjöfartsverket i uppdrag att förbättra framkomlighet och säkerhet i farlederna i Mälaren upp mot Västerås och Köpings hamnar.

Arbetet inleds kring Galten och Kvicksund. Det fortsätter sedan utåt strax förbi Hjulstabron. Muddringen beräknas vara klart på fyra månader till årsskiftet 2021/2022. Vid eventuell tidig isläggning avslutas dock kvarvarande arbete hösten 2022.

Sammanlagt omhändertas cirka 1 miljon kubikmeter massor som återtippas i dumpningsområden, tidigare godkända av myndigheterna. Av den mängden är cirka 35.000 kubikmeter förorenade massor som hanteras på land genom Västerås respektive Köpings projekt.

VINNANDE KONCEPT

De förorenade massorna blandas med slagg, cement och aktivt kol, som leder till minimal miljöpåverkan. Hanteringen leder till att de tidigare förorenade massorna omvandlas till stabiliserade markytor som

företag kan använda för mellanlagring i nära anslutning till hamnarna.

Behovet av ökad sjöfart in till Västerås och Köping kommer i en tid när Stockholms Hamnar nyligen invigt Norviks hamn, en djuphamn i Nynäshamns kommun. Långtgående planer finns på att öppna matarlinjer mellan Norvik och Mälarhamnarna.

ATTITYDFÖRÄNDRING

Produkternas transportsätt från säljare till kund får allt större betydelse, visar en Sifo undersökning som genomfördes hösten 2019 på uppdrag av Sjöfartsverket.

Två av tre konsumenter föredrar hållbara transporter framför korta transporttider. I undersökningen gjordes drygt 1 000 webbintervjuer och av dem visade 43 procent att hållbara transporter var viktigare än snabba transporttider, jämfört med för fem år sedan.



Johan Björk, platschef PEAB anläggning på Grindsängens verksamhetsområde i Västerås, informerar representanter för Sjöfartsverket, Västerås stad och Köpings kommun, om arbetet med muddermassorna.

Geografiskt toppläge för Mälardalshamnarna

Tack vare hamnarnas geografiska placering nås hälften av Sveriges befolkning och en tredjedel av svensk konsumtion inom 15 mils radie.

Sjöfartsverkets projekt pågår från hösten 2021 till 2024. I åtagandet ingår muddring, farledsutmärkning samt ledverk vid Hjulstabron. Projektet är kostnadsberäknat till cirka 350 miljoner kronor.

Ökade satsningar på bättre farledsutmärkning ökar säkerheten i Mälaren.

KAPACITETEN ÖKAR

Nuvarande maxmått för fartyg till Västerås och Köping är 135 x 18 x 6,8 meter. Med anpassningar i Södertälje, farled och hamnar, exklusive ombyggd Hjulstabro, blir maxstorleken för fartyg upp till

150 x 23,8 x 7 meter. När Södertälje sluss och kanal är ombyggd, farleden och hamnbassängerna muddrade, samt en ombyggd Hjulstabro på plats, kan fartygens maxmått öka till 160 x 24 x 7 meter.

När det gäller Hjulstabron jobbar Trafikverket vidare med den frågan.

Hanteringen av muddermassorna i Västerås leder till att staden får hyreintäkter medan företagen får tillgång till yro nära hamnen.



Västerås hamn.



Köpings hamn.



Wasa Dredging Oy kommer att muddra Mälarfärderna. Bilden tagen hösten 2020 i farleden till Hargs hamn.

Frågor och svar om muddring i Mälarfarterlederna

- **Varför vill man kunna ta in större fartyg i Mälaren?**

Transportkostnaden sänks genom att fartyget kan ta mer last. Miljömässiga fördelar uppnås genom att hamnarna i större utsträckning kan ta emot miljövänligare större fartyg som lastar mer. Större fartyg innebär färre fartyg för att frakta samma mängd gods.

- **Vad händer om ett fullastat tankfartyg går på grund eller kolliderar i Mälaren?**

Alla tankfartyg måste ha dubbel botten för att minimera risken för utsläpp om en olycka skulle inträffa och det blir även i fortsättningen obligatoriskt med lots ombord. Tankfartygen är uppdelade i sektioner. Mängden bränsle som kan läcka ut vid en eventuell olycka begränsas därmed. Tankarna innehåller mellan cirka 1 200 och 2 800 kubikmeter. Ett större fartyg innebär inte större tankar. Det har i stället flera tankar.

- **Hur skyddar man Mälaren som är en viktig dricks-vattentäkt?**

Genom att genomföra säkerhetshöjande åtgärder minskar risken för olyckor. Farligt gods transporteras på Mälaren sedan länge och de större tankfartygen har inte mera bränsle i varje enskild tank än de fartyg som trafikerar Mälarens farleder i dag. De säkerhetsföreskrifter som finns följs och ska följas. Dessa är till exempel krav på lots ombord, dubbla skrov mm. I projektet har en analys gjorts över tänkbara olycksscenarier och vilka skyddsåtgärder som behöver vidtas. Där ingår vilken beredskap som behövs för att minimera konsekvenserna av en eventuell olycka.

- **Var ska muddermassorna slutförvaras?**

De kommer till övervägande del att läggas på botten fördelat över fyra djuphålur i anslutning till muddringsområdena. De förorenade massorna omhändertas på land av Västerås- respektive Köpings hamn. Massor som bedömts som måttligt förorenade läggs längst ned i djuphålan "Blacken", öster om Kvicksund, och täcks sedan med rena muddermassor. Det rör sig om cirka 1 miljon kubikmeter massor som dumpas.

- **Går det att bada under pågående muddring?**

Mälaren är naturligt en grumlig sjö. I de områden där muddring genomförs ökar grumligheten ytterligare under den tid, mellan fyra och fem månader, som arbeten pågår. Grumlingen avtar efter avslutat arbete och det ska inte bli några bestående skador. Mark- och miljödomstolen har bland annat fastställt riktvärden för hur mycket det får grumla. Mätningar kommer att göras kontinuerligt för att se att grumlingen ligger inom de riktvärden som fastslagits.



Foto: Carl Winberg

Alla sprängningar utförs under vatten i muddringsarbetet. De utförs efter villkor som fastställts av Mark- och miljödomstolen. Bilden visar Västerås hamn.

- **Vem ser till att miljön skyddas vid ett sådant här projekt?**

Sjöfartsverket ska visa vilken miljöpåverkan det blir i förväg. Perioden 2011–2013 har det genomförts en kartläggning av förutsättningarna i de områden som kan påverkas av projektet och utretts vilka konsekvenser projektet får. Projektets positiva och negativa konsekvenser för hälsa om miljö har sammanfattats i en miljökonsekvensbeskrivning som tillsammans med ansökan om tillstånd för vattenverksamheten, det vill säga tillstånd för arbeten i vatten, lämnats in till Mark- och miljödomstolen. Domstolen ger tillstånd och ramar för projektet. Utifrån detta upprättas ett miljökontrollprogram där länsstyrelsen är tillsynsmyndighet.

- **Hur håller ni koll på om sprängningarna orsakat några skador?**

Innan sprängningarna börjar utförs besiktning av anläggningar inom riskzonen. Inför dessa besiktningar kontaktas fastighetsägarna. Likaså görs provtagning av dricksvattnet om fastighetsägaren har egen brunn. Efter avslutat arbete görs efterbesiktning av de anläggningar som tidigare inspekterats.

- **Har du fler frågor:**

Gå in på www.sjofartsverket.se/malarfarlederna. Välj Frågor och svar (FAQ) om Mälarfarterlederna. Du kan också mejla. Då skriver du till: malarfarlederna@sjofartsverket.se

Max Bjurström (bilden) är Sjöfartsverkets projektledare för Mälarfarterlederna.



Foto: Agne Hörnestig