



Väylävirasto
Trafikledsverket

Trafikledsverkets publikationer
Angenr/2023

Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2024–2031 Utkast 31.1.2023

Bilaga: Farledsprojekt



**Investeringsprogrammet för statens
trafikledsnät för 2024–2031
Utkast 31.1.2023**

Bilaga: Farledsprojekt

Trafikledsverkets publikationer Ange nr/2023

Omslagsbild: Trafikledsverkets fotosamling

Nätpublikation pdf (www.vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-317-Skriv xxx-x

Trafikledsverket
PB 33
00521 HELSINGFORS
tfn 0295 343 000

Förord

Denna bilagerapport avser Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för perioden 2024–2031. I rapporten beskrivs effekterna av farledsprojekt i investeringsprogrammet samt de farledsprojekt som ingår i investeringsprogrammet och de farledsprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet.

Helsingfors xxx 2023

Trafikledsverket

Innehåll

1	EFFEKTERNA AV INVESTERINGSPROGRAMMETS FARLEDSPROJEKT	5
1.1	Effekter på tillgängligheten	5
1.2	Effekter på hållbarheten	6
1.3	Effekter på effektiviteten.....	6
1.4	Inverkan på klimatförändringen.....	6
1.5	Effekter på trafiksäkerheten	7

BILAGOR

Bilaga 3a	Farledsprojekt i investeringsprogrammet 2024–2031
Bilaga 3b	Farledsprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet 2024–2031

1 Effekterna av investeringsprogrammets farledsprojekt

Leddjupet hos farleden påverkar hur stora fartyg som kan trafikera till Finlands hamnar. Detta påverkar i sin tur transporternas effektivitet och därmed bland annat utsläppen från transporterna (bild 1).





Syväys 10 m		Syväys 12 m	
			
Pituus	165 m	Pituus	198 m
Leveys	25,2 m	Leveys	30,0 m
DWT	26 403	DWT	49 226
			
Lastinottokyky	24 555 t	Lastinottokyky	45 780 t
Aluskustannus/ajovrk yhteensä	22 577 €	Aluskustannus/ajovrk yhteensä	28 879 €
Aluskustannus/tonnikm	0,13 c	Aluskustannus /tonnikm	0,09 c

Bild 1. Varför spelar farledens leddjup någon roll?

1.1 Effekter på tillgängligheten

Projekthelheten för farleder kommer att ha störst inverkan på Finlands utrikestransporter, vars servicenivå och kostnadseffektivitet kommer att förbättras genom projekthelheten. Projekthelheten förbättrar och säkerställer Finlands tillgänglighet inom **internationell sjötransport** och säkerställer en ostörd internationell handel med sjötransporter.

Farledsprojekt inom ramen för investeringsprogrammet förbättrar **områdenas internationella tillgänglighet, transporternas servicenivå och användarfördelar**. Detta beror emellertid till stor del på hur ban- och vägförbindelserna till hamnarna fungerar. Dessutom kommer projekthelheten att förbättra förbindelserna mellan Saimens område och resten av den finska kusten.

Investeringsprogrammets inverkan på **områdets struktur och förutsättningar för utvecklingen av området** beror främst på förändringar i tillgängligheten. Projekthelheten för farleder sänker transportkostnader samt stödjer näringslivets **verksamhetsförutsättningar** och därmed sysselsättningen i olika områden i landet, vilket förbättrar förutsättningarna för ekonomisk tillväxt.

1.2 Effekter på hållbarheten

Farledsprojekten har både positiva och negativa effekter på användningen av naturresurser och materialeffektiviteten samt på risker för vatten och jordmån.

Muddrade massor måste ofta deponeras. Det potentiella utnyttjandet av muddrade massor minskar emellertid behovet av jungfruliga massor, till exempel vid byggandet av hamnfält.

Investeringsprogrammets projekthelhet för farleder kommer att bidra till att garantera och trygga säkerheten för fartygstrafiken, vilket kommer att minska risken för fartygsolyckor och därmed även risken för olika typer av miljöskador. Under arbetstiden för projektets genomförande uppstår miljöskador som är tillfälliga och miljön återhämtar sig i huvudsak snabbt efter arbetets slut, även om förändringarna i bottenens topografi är av permanent karaktär.

Den totala miljöpåverkan är i sin helhet negativ under arbetets beräknade varaktighet, men positiv på lång sikt.

Beredskap och förberedelser

Funktionaliteten av farlederna och sjötrafiken är central för Finlands försörjningsberedskap. Projekthelheten för investeringsprogrammets farleder förbättrar försörjningsberedskapen och förbättringen av i synnerhet Ingå havsfarled har en direkt inverkan på försörjningsberedskapen. Med hjälp av projekten förbättras farledernas och sjötrafikens förberedelser och beredskap för att anpassa sig och säkerställa funktionaliteten av sjötransportled vid eventuella snabba förändringar i transportflödena i och med förändringar i internationella situationer.

1.3 Effekter på effektiviteten

Projekthelheten för farleder stödjer det finska näringslivets verksamhetsförutsättningar och genererar därmed inkomster för samhällsekonomin på lång sikt. På kort sikt orsakar den utgifter för statsekonomin som på längre sikt kompenseras av inkomster som produceras med näringslivets verksamhetsförutsättningar.

Projekthelheten fokuserar i sin helhet på det befintliga farledsnätet och ökar dess användbarhet, vilket förbättrar den samhällsekonomiska effektiviteten.

1.4 Inverkan på klimatförändringen

Projekthelheten för farleder förbättrar sjötransporternas effektivitet genom att möjliggöra användning av större fartyg. Detta gör det möjligt att transportera större laster och minskar därmed koldioxid- och övriga utsläpp per transporterat ton, vilket stöder Finlands mål för utsläppsminskning. Tillägget av smarta säkerhetsanordningar, som är en del av den övergripande helheten av små uppgraderingsprojekt, kommer också att förbättra fartygstransporternas effektivitet.

1.5 Effekter på trafiksäkerheten

Projekthelheten för farleder förbättrar och säkerställer säkerheten för fartygstrafiken och sjöfarten. Tillägget av fjärrstyrda säkerhetsanordningar och smarta säkerhetsanordningar, vilka ingår i den övergripande helheten av små uppgraderingsprojekt, förbättrar väsentligen fartygstrafikens säkerhet.

Bilaga 3a

Farledsprojekt i investeringsprogrammet 2024–2031

Beskrivningar av investeringsprogrammets farledsprojekt

- V1 Förbättring av Ingå havsfarled (projektkorg 1A)
- V2–V8 Projekthelhet för små utvecklingsprojekt för farlederna (1A)
- V9 Fördjupning av Lovisaleden (1B)
- V10 Fördjupning av Brahestadsleden (1B)
- V11 Fördjupning av Vasaleden (1B)

V1 Förbättring av Ingå havsfarled (projektkorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 16.11.2022

Förbättring av Ingå havsfarled för att säkerställa funktionssäkerheten av LNG-transporter.



LNG-Terminalfartyg Exemplar.
Bild: Exceleerate Energy, inc.

NULÄGE

För att säkerställa tillgången till naturgas i 10 år har Finland och Estland hyrt ett terminalfartyg för kondenserad naturgas (FSRU) som placeras i Ingå hamn och anländer i december 2022. Dess påfyllningstransporter sker 1–4 ggr/mån. på fartyg i samma storleksklass, och säkerställandet av deras funktion är väsentligt för att trygga försörjningsberedskapen för naturgas.

Förbättringen av Ingå havsfarled är ett centralt farledsprojekt för att säkerställa så störningsfria och säkra påfyllningstransporter som möjligt för Ingås LNG-terminalfartyg, som är väsentlig för försörjningsberedskapen för naturgas. I den första fasen har man förbättrat farledens märkning för att genomföra transporter, vilka har kunnat genomföras snabbt utan tillstånd enligt vattenlagen. Med dessa åtgärder har man fått farledens funktion upp till en hjälplig nivå, men funktionaliteten av påfyllningstransporterna begränsas av betydande omständighetsbegränsningar som ställts av säkerhetsskäl. Dessa begränsningar orsakar betydande fördröjningar eller störningar för påfyllningstransporterna, vilket försvagar terminalfartygets funktionssäkerhet. Därför ska man på farleden göra mer omfattande förbättringsarbeten, vars genomförande i fortsättningen ska prioriteras som ett av de viktigaste farledsprojekten i investeringsprogrammet.

PROJEKT OCH MÅL

Projektet omfattar förbättring av Ingå havsfarled och hamn för att trygga smidigheten, funktionen och säkerheten av LNG-transporterna bättre än tidigare. Projektets mål är att bidra till att säkerställa naturgastillgången i Finland.

TIDTABELL

Säkerställandet av LNG-transporternas smidighet förutsätter mer omfattande förbättringsarbeten för farleden, och dessa planeras när transporterna för 2022–2023 har inletts för att de erhållna erfarenheterna ska kunna utnyttjas i planeringen. Projektet kan genomföras tidigast 2024, men av försörjningsberedskapsskäl har projektet prioriterats som ett av de viktigaste farledsprojekten under programperioden.

KOSTNADER

För närvarande finns det inga detaljerade planer för förbättringsåtgärderna, utan de utarbetas under vintern 2022–2023 när trafiken startat för att de erhållna erfarenheterna ska kunna utnyttjas i planeringen. Därför finns det ännu ingen pålitlig kostnadskalkyl för förbättringsprojektet, utan kostnadskalkylen erhålls först när planerna är färdiga. Således presenteras ingen kostnadskalkyl för förbättringen av Ingå havsfarled i detta program, utan den tas under fortsatt behandling när planerna är färdiga. Ingå hamn kommer att bli del av TEN-T-nätet, och efter förordningens ikraftträdande är det möjligt att ansöka om CEF-stöd för projektet.

KONSEKVENSER

Projektet tryggar tillgången till naturgas och försörjningsberedskapen genom att säkerställa störningsfria och smidiga LNG-transporter via LNG-terminalen i Ingå.

V2–V8 Projekthelhet med små utvecklingsprojekt för farlederna (projektkorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 16.11.2022

Flera små ledförbättringsprojekt har sammanställts i projekthelheten.



NULÄGE

Torneå farled: det finns vissa enskilda objekt på farleden som är svåra att navigera för fartyg som används för LNG-transporter och som därför kan utgöra en olycksrisk. En eventuell olycka skulle förmodligen blockera leden som Outokumpu Stainless använder på en daglig basis för sina råvaru- och produkttransporter. Dessa transporter är en väsentlig del av produktionskedjan för Outokumpus Torneå-fabrik och även ett kort avbrott i trafiken skulle orsaka en betydande produktionsstörning i fabriken.

Uleåborgs och Vasas leder: Breddningen av de smalaste delarna av Uleåborgs- och Vasalederna är förknippad med idrifttagningen av den nya generationens ro-ro-fartyg inom trafiken på Bottenhavet. I år lanserar Wallenius-SOL en ny generation av ro-ro-fartyg med en bredd på 35,2 m till Bottenvikens trafik. Farbarheten på inre delen av farleden i Uleåborg har i simulatorundersökningar visat sig vara svår, och farleden i Vasa är till sin dimensionering otillräcklig för att dessa fartyg skulle kunna använda den. För att fartygen ska kunna trafikera smidigt krävs att dessa leder breddas så att ostörda transporter kunde säkerställas. Vid eventuella olyckor skulle dessa fartyg sannolikt få hela hamntrafiken att stanna upp då farleden blockeras i den smala passagen nära hamnen.

Eckeröleden: fördjupningen är förknippad med det nya fartygsförvärvet som planeras av Eckeröline Oy och som förutsätter att leden fördjupas. Man har utarbetat en utredningsplan för projektet och enligt den är projektets intervall för förhållandet mellan nytta och kostnader 1,1–1,4. En säker och smidig drift av fartyget i närheten av hamnen i Eckerö kräver förbättringar av farleden.

Färjsundsleden: fördjupningen är förknippad med transportbehoven hos industrin i området, vilka den nuvarande leden inte uppfyller till fullo. En fördjupning av leden skulle förbättra transportekonomin för industrin i området och därigenom förbättra branschens verksamhetsförutsättningar.

Fördjupningen av Koverharleden är en del av Hangö hamns expansionsprojekt i Koverhars hamnområde. Utbyggnad av hamnen i det nuvarande området vid slutet av Hangöudden är inte möjlig, och därför riktar hamnen på att bygga ut hamnområdet i Koverhar. Med projektet förbättras transportekonomin för bulktransporterna som går genom hamnen och möjliggörs fortsatt utveckling av hamnen i enlighet med Hangö hamn Oy Ab:s planer.

Förbättringsbehoven i Saimens farleder har förändrats betydligt i och med att man frångått från det tidigare expansionsprojektet för Saima kanal och den praktiskt taget uppstannade kanaltrafiken. Saimens trafik består för närvarande av råvirkestransporter, vars verksamhetsförutsättningar måste tryggas och förbättras för att trygga att träförädlingsindustrin i området. Projektet innehåller flera enstaka förbättringsobjekt på farleder som används för råvirkestransport.

I den strategiska lägesbilden är projektet relaterat till de identifierade behoven av förbättring och utveckling av farleder längs kusten till följd av förändringar i fartygsstorlekar och förändrade behov i näringslivet. Projektkorgen säkerställer att de förändrade behoven hos näringslivet och fartygstrafiken säkerställs genom att genomföra små, kostnadseffektiva förbättringsprojekt.

PROJEKT OCH MÅL

Projekthelheten omfattar följande sju ledförbättringsprojekt:

- Förbättring av geometrin i Torneå farled (V2)
- Breddning av den inre delen av Uleåborgs farled (V3)

- Breddning av den inre delen av Vasa farled (V4)
- Fördjupning av Eckeröledens farledsdjup från 5,0 meter till 7,0 meter (V5)
- Fördjupning av Färjsundsledens farledsdjup från 5,2 meter till 6,0 meter (V6)
- Fördjupning av Koverharledens farledsdjup från 12,0 meter till 14,0 meter (V7)
- Förbättring av farleder för Saimens råvirkestransporter (V8).

TIDTABELL

En del av projekten är i vattentillståndsetappen, för en del pågår översiktsplaneringsetappen och för en del har man endast utarbetat en preliminär plan. Projekthelheten är möjlig att genomföra åren 2023–2025.

KOSTNADER

Projekthelhetens kostnader uppgår till cirka 16,3 miljoner euro (MAKU2015=100; 140). Kostnaderna för de förbättringsprojekt som ingår i paketet är:

- Förbättring av Torneåledens geometri, cirka 2,5 milj. euro
- Breddning av den innersta delen av Uleåborgsleden, cirka 2,2 milj. euro
- Breddning av den inre delen av Vasaleden, cirka 4,0 milj. euro
- Fördjupning av Eckeröleden, cirka 2,2 milj. euro
- Fördjupning av Färjsundsleden, cirka 1,2 milj. euro
- Fördjupning av Koverharleden, cirka 2,2 milj. euro
- Förbättring av farleder för Saimens råvirkestransporter, cirka 2,0 milj. euro

Av projekthelheten placeras Saimens djupfarleder och det övergripande nätets hamnar Uleåborg, Eckerö, Färjsund och Koverhar på TEN-nätet. Projekthelheten för farledernas små utvecklingsprojekt (15,7 milj. euro) innehåller flera projekt, som var för sig kan uppgå till för låga kostnader för att vara berättigade till CEF-ansökan. Om den nationella finansieringen säkerställs, bör man för projektens del överväga möjligheterna att sammanföra projekten till samma ansökan.

Stöd kan inte ansökas för hamnar utanför TEN-T-nätet (Vasa, tills vidare Torneå). Torneå hamn ska inkluderas i TEN-T-nätet och efter förordningens ikraftträdande är det möjligt att ansöka om CEF-stöd för hamnen.

KONSEKVENSER

Projekthelheten säkerställer en smidig och säker drift av fartygstrafiken och förbättrar transporterarnas kostnadseffektivitet i de hamnar som används för projekthelheten. Det säkerställer och förbättrar också näringslivets verksamhetsförutsättningar inom påverkansområdet för dessa hamnar och minskar risken för betydande störningar i sjötransporterna, vilket kan leda till betydande produktionsstörningar i industrin.

Projekthelhetens effekter på tillgänglighet, hållbarhet och effektivitet är desamma som effekterna av andra projekt som ingår i investeringsprogrammet och ingår i beskrivningen av effekterna av farledsprojekten i investeringsprogrammet.

V9 Fördjupning av Lovisaleden (projektkorg 1B)

Uppgifterna uppdaterade 16.11.2022

Lovisa Hamn Ab har tagit initiativ till en fördjupning av farleden till hamnen i Lovisa från ett leddjup på 9,5 meter till 11,0 meter. En fördjupning av farleden är nödvändig för att utveckla Lovisa hamn till ett servicecenter specialiserat på den mekaniska skogsindustrin och bulklaster. Projektet är särskilt motiverat i samband med Nordafrikas trafik (bland annat Egypten) vid transport av sågvirke och Suomen Viljava Oy:s spannmålstransporter



NULÄGE

Leden till hamnen i Lovisa börjar från ytterhavet från Orregrund-Kotka-leden, söder om Tainio fyr. Söder om Orregrund förgrenar sig sträckan mot nordväst som Lovisaleden. Leden har fördjupats till det nuvarande farledsdjupet 2005–2006.

Hamnens trafikmängd 2020 var cirka 0,8 miljoner ton, varav huvuddelen var bulklast- och styckegods. Under de senaste åren har hamnen i Lovisa också varit delaktig i transitotrafik genom Ryssland. Havstransporter har minskat sedan 2010-talet, då leddjupet hos farleden inte längre räcker till för den fartygsmateriel som används för transporter. Numera är fartygen underlastade. Till hamnen planeras en ny terminal för kemikalier som beräknas bli klar år 2023. Om den genomförs skulle det öka trafikvolymerna i hamnen.

I den strategiska lägesbilden är projektet relaterat till de identifierade behoven av förbättring och utveckling av farleder längs kusten till följd av förändringar i fartygsstorlekar och förändrade behov i näringslivet. Projektet skulle göra det möjligt att använda en större fartygsstorlek än i nuläget vid fartygstransporter för den mekaniska skogsindustrin och av bulklast, vilket skulle förbättra deras transportekonomi särskilt inom långväga transporter.

PROJEKT OCH MÅL

Till projektet hör muddrings- och deponeringsarbeten samt säkerhetsanordningsarbeten förknippade med en fördjupning av leddjupet från 9,5 meter till 11,0 meter. Till projektet hör även hamnområdets muddrings- och deponeringsarbeten.

Projektets mål är att säkerställa förutsättningarna för att utveckla Lovisa hamn till ett servicecenter specialiserat på den mekaniska skogsindustrin och bulklaster.

TIDTABELL

Projektets utredningsplan slutfördes våren 2018 och revideras år 2022. Projektutvärderingen färdigställdes 2019.

Nästa steg är ansökan om vattentillstånd för ett eventuellt genomförande av projektet. Inga beslut har fattats om detta eller om genomförandet av projektet.

Genomförande av projektet kan påbörjas tidigast 2025. Projektet kan inte genomföras i etapper utan måste genomföras som en helhet.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen är cirka 13,2 miljoner euro (MAKU2015=100:140). Blockighet hos muddringsmassorna kan utgöra en kostnadsrisk i projektet. Kostnadskalkylen för hamnområdets muddrings- och deponeringsarbeten i anslutning till projektet, för vilka Lovisa Hamn Ab ansvarar, är cirka 4,0 miljoner euro.

Det projektutvärderingsenliga förhållandet mellan nytta och kostnader är 0,58 (2019), vilket innebär att projektet inte är samhällsekonomiskt lönsamt. För hamnar utanför TEN-T-nätet (Lovisa, Vasa) kan man inte ansöka om CEF-stöd.

I fördjupningen av Lovisaleden bör man ta hänsyn till det eventuella behovet av en grundlig reparation av Lahtis–Lovisaleden (kostnadskalkyl 82 milj. euro) som fördjupningen eventuellt kan ge upphov till. Om fördjupningen av leden också förutsätter en grundlig reparation av banan, ska dessa projekt behandlas som en helhet, vars kostnadskalkyl är 93 miljoner euro.

KONSEKVENSER

Projektet säkerställer förutsättningarna för att utveckla Lovisa hamn till ett servicecenter specialiserat på den mekaniska skogsindustrin och bulklast. Av Lovisa hamns aktiekapital ägs 60 procent av Helsingfors Hamn Ab, och det som stor hamnoperatör möjliggör förverkligande av betydande transportflöden via Lovisa hamn i framtiden. Om projektet inte genomförs uppnås inga besparingar av transportkostnaderna och en del av transporten genom hamnen kan komma att flyttas till andra hamnar.

Projektets inverkan på tillgänglighet, hållbarhet och effektivitet är desamma som effekterna av andra projekt som ingår i investeringsprogrammet och ingår i beskrivningen av effekterna av farledsprojekten i investeringsprogrammet.

V10 Fördjupning av Brahestadsleden (projekt-korg 1B)

Uppgifterna uppdaterade 16.11.2022

Som stöd för de framtida logistiska lösningarna för SSAB:s stålverk i Brahestad har en förstudie gjorts om fördjupning av farleden till 11/11,5/12 meters leddjup. Efter SSAB:s lösningar kan ett av dessa granskade alternativ väljas som alternativ för vidare planering.



NULÄGE

En 10,0 meter lång farled som färdigställdes 2009 leder till hamnen i Brahestad. Hamnen är indelad i hamnen i Lapaluoto och SSAB:s industrihamn.

Den totala trafikvolymen i Brahestads hamn har varierat under en lång tid mellan 4,5–5,0 milj. ton/år. Hamnens totala trafikmängd var 2021 drygt 5,5 miljoner ton. Den viktigaste exportvaran är metaller och importen består av tre stora varugrupper – järnpellet, kol och mineraler.

Råvarutransporter och produkttransporter genom hamnen i Brahestad är en väsentlig del av produktionskedjan för SSAB:s stålverk och SSAB:s hela produktionskedja, och eventuella förändringar i företagets logistiksystem påverkar direkt behovet av muddring av havsfarleden.

I den strategiska lägesbilden är projektet relaterat till de identifierade behoven av förbättring och utveckling av farleder längs kusten till följd av förändringar i fartygsstorlekar och förändrade behov i näringslivet. Projektet skulle göra det möjligt att använda större fartygsstorlekar i ovan nämnda råvaru- och produkttransporter, om förändringar i SSAB:s logistiksystem kräver det.

PROJEKT OCH MÅL

I projektet ingår att fördjupa farledens leddjup till 11,0/11,5/12,0 m. Projektet omfattar muddrings- och deponeringsarbeten samt säkerhetsutrustningsarbeten. Till projektet hör även hamnområdets muddrings- och deponeringsarbeten.

Projektet skulle trygga kostnadseffektiva råvaru- och produkttransporter för Brahestads stålfabriker i framtiden och säkerställa de fortsatta utvecklingsförutsättningarna för Brahestads hamn.

TIDTABELL

Projektets förstudie slutfördes sommaren 2018. Granskningen av projektutvärderingen (12,0 farledsdjup) färdigställdes 2019.

Nästa fasen är den övergripande planeringen av projektet och ansökan om vattentillstånd. Det finns inga beslut om dessa eller om projektets genomförande. Den övergripande planeringen kan genomföras först när SSAB har genomfört lösningar om sina kommande arrangemang. Före tillförlitlig information om lösningarna kan planeringen inte föras framåt i praktiken.

Den fortsatta planeringen av projektet, inklusive tillståndsförfaranden, tar cirka tre år, vilket innebär att projektets genomförande kan inledas tidigast 2026. Projektet kan inte genomföras i etapper utan måste genomföras som en helhet.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen för ett djup på 11 meter är 19,6 miljoner euro, 25,2 miljoner euro för ett djup om 11,5 meter och 36,3 miljoner euro för ett djup om 12 meter (MAKU2015=100:140). Till projektet hör även hamnområdets muddrings- och deponeringsarbeten, vars kostnadskalkyl är cirka 21,0–36,2 miljoner euro. Raahen Satama Oy ansvarar för arbetena.

Det projektutvärderingsenliga förhållandet mellan nytta och kostnader är 0,64 (farledsdjup 12,0 m, 2019), vilket innebär att projektet inte är samhällsekonomiskt lönsamt. CEF-stöd för projektplaneringen kan sökas för 50 procent. Understöd på 30 procent kan ansökas för byggandet inom projektet, om kommissionen beviljar lättnader i sitt nytto-kostnadskrav (1,0).

KONSEKVENSER

Projektet tryggar kostnadseffektiva råvaru- och produkttransporter för Brahestads stålfabriker i framtiden och säkerställer de fortsatta utvecklingsförutsättningarna för Brahestads hamn. Om projektet inte genomförs kommer stenkoltransporterna till fabriken att fortsätta i sin nuvarande form, men transportkostnadsbesparingar kommer inte att uppnås.

Projektets inverkan på tillgänglighet, hållbarhet och effektivitet är desamma som effekterna av andra projekt som ingår i investeringsprogrammet och ingår i beskrivningen av effekterna av farledsprojekten i investeringsprogrammet.

V11 Fördjupning av Vasaleden (projektkorg 1B)

Uppgifterna uppdaterade 16.11.2022

Vasa hamn har föreslagit fördjupning av farleden för att effektivisera importtransporterna av kol och oljeprodukter och långväga exporttransporter av spannmål.



NULÄGE

Vasas 9,0 m långa farled är uppdelad i två infartsgrenar, Norrskärs norra och södra gren, som ansluts på sydöstra sidan om Vasa fyr. Ledens totala längd är ca 60 km. En restaureringsmuddring genomfördes på leden 2004.

Vasa hamns totala trafikmängd var drygt 0,8 miljoner ton 2021. Hamnen hanterar främst import och export av olja, jordbruksprodukter, styckegods och projektlast. Överföringen av Wärtsilä Finland Oy:s produktion till hamnens omedelbara närhet kommer att öka transportvolymerna i hamnen i fortsättningen. Att en stor aktör flyttar till detta område kan också leda till att annan industriell verksamhet flyttar till och skapas i området, vilket sannolikt också skulle öka havstransportvolymen och därmed behovet av att fördjupa farleden. Detta är ännu inte uppenbart, men situationen måste övervakas.

I den strategiska lägesbilden är projektet relaterat till de identifierade behoven av förbättring och utveckling av farleder längs kusten till följd av förändringar i fartygsstorlekar och förändrade behov i näringslivet. Nyckelfaktorn är Wärtsilä Finland Oy:s investering i sin verksamhet i närheten av hamnen och dess potentiella inverkan på annan näringsverksamhet i närområdet. Projektet skulle göra det möjligt att använda en större fartygsstorlek för transporter som sker via hamnen, om den framtida utvecklingen kräver det.

PROJEKT OCH MÅL

Till projektet hör muddrings- och deponeringsarbeten förknippade med en fördjupning av leddjupet till 10,0 meter samt ändringar av märkningen. Dessutom förknippas Vasa hamns muddrings-, deponerings- och kajarbeten med projektet.

Målet med projektet är att förbättra transportekonomin för importtransporterna av kol och oljeprodukter och långväga exporttransporter av spannmål.

TIDTABELL

Den preliminära planen för projektet färdigställdes 2015. Undersökningar har genomförts under 2019 och 2020, och projektets utredningsplan har färdigställts år 2020. Projektutvärderingen av farleds- och hamnprojektet genomfördes 2019.

Den fortsatta planeringen av projektet tar cirka tre år, vilket innebär att dess genomförande kan ske tidigast 2026. Projektet kan inte genomföras i etapper utan måste genomföras som en helhet.

KOSTNADER

Enligt utredningsplanen för projektet är kostnadskalkylen cirka 5,8 miljoner euro (MA-KU2015 =100:140). Kostnadskalkylen för muddrings-, deponerings- och kajarbeten på hamnområdet förknippade med projektet är cirka 3,1 miljoner euro. Kvarken Ports Ltd ansvarar för dessa kostnader.

På basis av en lönsamhetsgranskning som utarbetades 2019 är projektets förhållande mellan nytta och kostnader 0,34, vilket innebär att projektet inte är samhällsekonomiskt lönsamt. För hamnar utanför TEN-T-nätet (Lovisa, Vasa) kan man inte ansöka om CEF-stöd.

KONSEKVENSER

Projektet stödjer verksamhetsförutsättningarna för industrin i Vasaregionen och förbättrar utvecklingsmöjligheterna för dem. Till exempel är Wärtsilä i färd med att förflytta sin produktion till hamnens omedelbara närhet och förlitar sig i sina transporter i fortsättningen i allt större utsträckning på Vasa

hamn. Denna och annan motsvarande utveckling kan för sin del öka behovet av att genomföra en fördjupning av leden. Om projektet inte genomförs kommer transportkostnadsbesparingar inte att uppnås, men det kommer inte att ha någon betydande effekt på transporterna på kort sikt.

Bilaga 3b

Farledsprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet 2024–2031

Beskrivningar av de farledsprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet

- Rahjaleden i Kalajoki
- Kasköleden
- Fredrikshamnleden
- Sastmolaleden
- Kymmene älv och Mäntyharju kanaler

Rahjaleden i Kalajoki

Uppgifterna uppdaterade 16.11.2022

Hamnen i Kalajoki motiverar projektet särskilt med nyttorna som uppnås av att exportera timmer till Medelhavsområdet och resten av Nordafrika. Som motiv nämns dessutom bland annat fördelar som uppnås med till exempel spannmålsexport och projektlaster.



NULÄGE

Trafikmängden i hamnen var strax under 0,4 miljoner ton 2021 och i den har det inte skett några betydande förändringar under de senaste åren, utan den har varierat framför allt i enlighet med efterfrågan på sågvirke. För närvarande går det inte att skönja någon betydande ökning av hamntrafiken under planeringsperioden och därför har projektet inte ansetts vara ett potentiellt projekt för investeringsprogrammet.

I den strategiska lägesbilden är projektet relaterat till de identifierade behoven av förbättring och utveckling av farleder längs kusten till följd av förändringar i fartygsstorlekar och förändrade behov i näringslivet. Hittills har inte tillräckligt många av dessa skapats för att genomföra projektet, men förändringar ska övervakas och vid behov ska projektets genomförandevillkor omprövas.

PROJEKT OCH MÅL

Projektet omfattar en fördjupning av leden från 8,5 meters leddjup till 10 meters leddjup. I samband med förstudien har man även granskat en fördjupning av leden till 12 meters leddjup.

TIDTABELL

Den preliminära planen för projektet granskades 2019. Lönsamhetsgranskningen av projektet har uppdaterats 2015.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen för ledfördjupningsprojektet är enligt granskningen av den preliminära planen 2019 cirka 5,9 miljoner euro för ett djup om 10 meter och cirka 33,2 miljoner euro för ett djup om 12 meter (MA-KU2015=100:140).

Enligt projektets lönsamhetsgranskning, som uppdaterades 2015, är förhållandet mellan nytta och kostnader 0,6–0,8, vilket innebär att projektet inte är samhällsekonomiskt lönsamt. För hamnar ut- och anför TEN-T-nätet (Lovisa, Vasa) kan man inte ansöka om CEF-stöd.

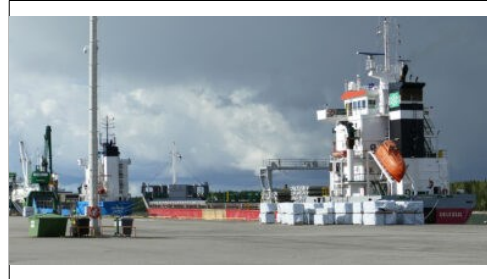
KONSEKVENSER

Projektet skulle särskilt förbättra transportekonomin vid långväga transporter av timmer genom hamnen genom att möjliggöra att en större fartygsstorlek kan användas för dessa transporter.

Kasköleden

Uppgifterna uppdaterade 16.11.2022

Kaskö hamn motiverar farledsprojektet med råvaru- och produkttransporterna i anslutning till Metsä Groups cellulosafabrik i hamnens omedelbara närhet.



NULÄGE

Trafikmängden i hamnen var mindre än 1,3 miljoner ton 2021, men med anledning av fördjupningsprojektets dåliga lönsamhet har det inte ansetts vara ett potentiellt projekt för investeringsprogrammet. De industriella transportmängderna i hamnens närområde kommer sannolikt inte att öka under planeringsperioden.

I den strategiska lägesbilden är projektet relaterat till de identifierade behoven av förbättring och utveckling av farleder längs kusten till följd av förändringar i fartygsstorlekar och förändrade behov i näringslivet. Hittills har inte tillräckligt många av dessa skapats för att genomföra projektet, men förändringar ska övervakas och vid behov ska projektets genomförandevillkor omprövas. Metsä Board Oyj har inlett en förstudie för att bygga en ny kartongfabrik i Kaskö, och dess eventuella inverkan på projektets genomförandevillkor kommer att utredas i och med att planerna framskrider.

PROJEKT OCH MÅL

Projektet omfattar en fördjupning av leden från 8,0 meters leddjup till 10,5 meters leddjup.

TIDTABELL

Utredningsplanen för projektet granskades 2020 och i samband med det gjordes även en kostnadskalkyl för en fördjupning av leden till 11,0 meter.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen för ledfördjupningsprojektet är cirka 5,4 miljoner euro för ett djup om 10 meter och cirka 8,3 miljoner euro för ett djup om 11 meter (MAKU2015=100:140). På basis av projektets lönsamhetsgranskning som gjordes 2011 är projektets förhållande mellan nytta och kostnader 0,2, vilket innebär att projektet inte är samhällsekonomiskt lönsamt. Behovet av att uppdatera granskningen har undersökts flera gånger, senast i samband med den fortsatta utredningen av underhållet av Sydbottenbanan 2019, men några grunder till uppdateringen har hittills inte uppstått. CEF-stöd för projektplaneringen kan sökas för 50 procent. Understöd på 30 procent kan ansökas för byggandet inom projektet, i synnerhet om kommissionen beviljar lättnader i sitt nytto-kostnadskrav (1,0).

En betydande ökning av transportflödena i hamnen kan också förutsätta en grundlig reparation av Sydbottenbanan, vars kostnadskalkyl uppgår till mer än 120 miljoner euro.

KONSEKVENSER

Projektet skulle särskilt förbättra transportekonomin av råvaror och produkter för industrin i hamnens omedelbara närhet genom att tillåta användning av en större fartygsstorlek för dessa transporter.

Nya projektförslag eller projektförslag som lyfts fram

Uppgifterna uppdaterade 16.11.2022

Fördjupning av havsfarleden i Fredrikshamn

HaminaKotka Satama Oy har föreslagit en ökning av farledens dimensioneringsdjup från 12 meter till 13,7/14 meter. Bakgrunden till projektförslaget är ökningen i långväga transporter av råvaror och produkter samt hamnens långsiktiga utvecklingsplan. En preliminär plan utarbetas för projektet 2023 för projektets inledande lönsamhetsberäkning. Projektet ingår inte ännu i investeringsprogrammet, eftersom de nödvändiga grundläggande uppgifterna för projektbedömningen inte är tillgängliga.

Fördjupning av Sastmolaleden

Sastmola kommun har föreslagit en ökning av farledens dimensioneringsdjup från 4,2 meter till 5–6 meter på basis av transporter av krossgrus och större krafttransformatorer. Grustransporterna inleds i år, och kommunen uppskattar att deras mängd ökar till 400 000 ton under 2023. Kommunen har dessutom ingått ett långsiktigt avtal med Fingrid om transporter av större krafttransformatorer via hamnen. En preliminär plan utarbetas för projektet 2023 för projektets inledande lönsamhetsberäkning. Projektet ingår inte ännu i investeringsprogrammet, eftersom de nödvändiga grundläggande uppgifterna för projektbedömningen inte är tillgängliga.

Kymmene älv och Mäntyharju kanaler

I flera diskussioner har behovet av att i nuläget på nytt granska genomförandevillkoren för Kymmene älv och Mäntyharju kanaler för att ersätta Saima kanal, vilket senast utretts 2000. Då uppskattades genomförandekostnaderna för kanalparet vara cirka 8,4 md mk, och transportmängden högst 2,8 Mt/a. Projektets nytto-kostnadsförhållande uppskattades vara 0,01, och inte ens en 50 procents ökning i kanalens transportmängder hade någon betydande inverkan på lönsamheten. Utifrån dessa utredningar ansågs det att det inte verkade finnas sådana transportmängder för de planerade kanalerna som kunde motivera en utredning av projektets genomförandevillkor på nytt eller i nuläget motivera genomförandet av en investering i miljardklass. Således har denna granskning inte inkluderats i investeringsprogrammet.

Trafikledsverkets publikationer Ange nr./Ange år.
