



Väylävirasto  
Trafikledsverket

Trafikledsverkets publikationer

Ange nr/Ange år

# Investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2023–2030 / UTKA 1.4.22

Farledsprojekt





Kirjoita tekijät; Etunimi Sukunimi, Etunimi Sukunimi

# **Investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2023–2030 / UTKA 1.4.22**

Farledsprojekt

Trafikledsverkets publikationer Ange nr/Ange år

*Omslagsbild: Väyläviraston kuvapankki*

Nätpublikation PDF ([www.vayla.fi](http://www.vayla.fi))

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-317-Skriv xxx-x

Trafikledsverket  
PB 33  
00521 HELSINGFORS  
tfn 0295 343 000

---

Kirjoita Etunimi Sukunimi, Etunimi Sukunimi.: **Investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2023–2030 / UTKA 1.4.22 – Farledsprojekt.** Trafikledsverket Helsingfors Ange år. Trafikledsverkets publikationer Ange nr/Ange år. Skriv antalet sidor sidor och Skriv antalet bilagor bilagor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-Skriv här.

**Nyckelord:** Ange nyckelord

## Sammanfattning

Denna bilagerapport avser Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för perioden 2023–2030. I rapporten beskrivs effekterna av farledsprojekt i investeringsprogrammet och beskrivningen av de farledsprojekt som ingår i investeringsprogrammet och de farledsprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet.

Kirjoita Etunimi Sukunimi, Etunimi Sukunimi.: Skriv publikationens titel på svenska. – Skriv undertexten på svenska.. Trafikledsverket. Helsingfors Ange år. Trafikledsverkets publikationer Ange nr/Ange år. Skriv antalet sidor sidor och Skriv antalet bilagor bilagor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-Skriv här.

## Sammanfattning

Skriv en sammanfattning

Kirjoita Etunimi Sukunimi, Etunimi Sukunimi.: Skriv publikationens titel på engelska. – Skriv undertexten på engelska.. Finnish Transport Infrastructure Agency Helsinki Ange år. Publications of the FTIA Ange nr/Ange år. Ange antalet sidor pages and Ange antalet bilagor appendices. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-Skriv här.

## Abstract

Skriv en sammanfattning

## Förord

Denna bilagerapport avser Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för perioden 2023–2030. I rapporten beskrivs effekterna av farledsprojekt i investeringsprogrammet och beskrivningen av de farledsprojekt som ingår i investeringsprogrammet och de farledsprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet.

I Helsingfors Ange månad Ange år

Trafikledsverket  
Ange ansvarig avdelning/enhet



## Innehåll

1	EFFEKTERNA AV INVESTERINGSPROGRAMMETS VATTENVÄGSPROJEKT .	8
1.1	Effekter på tillgängligheten .....	8
1.2	Effekter på effektiviteten.....	9
1.3	Effekter på hållbarheten .....	9
1.4	Inverkan på klimatförändringen.....	9
1.5	Effekter på trafiksäkerheten .....	9

### BILAGOR

Bilaga 3a	Investeringsprogrammets farledsprojekt
Bilaga 3b	Farledsprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet

# 1 Effekterna av investeringsprogrammets vattenvägsprojekt

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.



Figur x Varför spelar farledens leddjup någon roll?

## 1.1 Effekter på tillgängligheten

Projekthelheten för farleder kommer att ha störst inverkan på Finlands utrikes-transporter, 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 investeringsplanen förbättrar **områdets 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 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.

## 1.3 Effekter på hållbarheten

Farledsprojekten har både positiva och negativa effekter på användningen av naturresurser och materialeffektivitet 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.

## 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 smart 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

# Investeringsprogrammets farledsprojekt

Beskrivningar av investeringsprogrammets farledsprojekt

- V10 Fördjupning av Brahestadsleden
- V1 Fördjupning av Lovisaleden
- V2 Fördjupning av Vasaleden
- V3–V9 Projekthelhet med små utvecklingsprojekt för farlederna

**V10 Fördjupning av Brahestadsleden (projekt-korg 1B)**

Uppgifterna uppdaterade 16.3.2022

**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 dessa granskade alternativ väljas som alternativ för vidare planering.**

**AKTUELL STATUS**

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 lång tid mellan 4,5–5,0 Mt/år. Hamnens totala trafikmängd var 2021 drygt 5,5 milj. ton. Den viktigaste exportvaran är metaller och importen består av tre stora varugrupper – järn pellets, 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 råämnes- 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 skeden 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 tillståndsförfarandet, 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 om 11 meter är 17,1 milj. euro, 21,6 milj. euro för ett djup om 11,5 meter och 31,1 milj. euro för ett djup om 12 meter (MAKU2015=100:120). Till projektet hör även hamnområdets muddrings- och deponeringsarbeten, vars kostnadsprognos är cirka 18–31 miljoner euro. Raahen Satama Oy ansvarar över arbetena.

Det projektutvärderingsenliga förhållandet mellan nytta och kostnader är 0,64 (farledsdjup 12,0 m, 2019), vilket innebär att projektet inte är samhällsekonomiskt lönsamt. Minimikravet för FSE-understöd för byggandet är ett förhållande mellan nytta och kostnader på > 1,0, vilket innebär att projektets berättigande till understöd är osäkert.

**EFFEKTER**

Projektet tryggar kostnadseffektiva råämnes- och produkttransporter för Brahestads stålfabriker i framtiden och säkerställa 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 densamma som för andra projekt som ingår i investeringsplanen och finns i beskrivningen av effekterna av investeringsplanens farledsprojekt.

**V1 Fördjupning av Lovisaleden (projektkorg 1B)**

Uppgifterna uppdaterade 16.3.2022

**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 timmer och Suomen Viljava Oy:s spannmålstransporter**

**AKTUELL STATUS**

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 milj. 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, 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 och 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 bulklast.

**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 år 2025. Projektet kan inte genomföras i etapper utan måste genomföras som en helhet.

**KOSTNADER**

Kostnadsprognosen är 11,4 milj. euro (MAKU2015=100:120). Blockighet hos muddringsmassorna kan utgöra en kostnadsrisk i projektet. Kostnadsberäkningen för hamnområdets muddrings- och deponeringsarbeten i anslutning till projektet är cirka 3,4 milj. euro.

Enligt projektutvärderingen är den uppskattade förhållande mellan nytta och kostnader är 0,58 (år 2019), vilket innebär att projektet inte är samhällsekonomiskt lönsamt. För hamnar utanför TEN-T-nätet (Lovisa, Vasa) kan man inte ansöka om FSE-understöd.

I fördjupningen av Lovisaleden bör man ta hänsyn till det eventuella behovet av en renovering av Lahtis–Lovisaleden (kostnadsberäkning 82 milj. euro) som fördjupningen eventuellt kan ge upphov

till. Om fördjupningen av leden förutsätter en renovering av också banan, ska dessa projekt behandlas som en helhet, vars kostnadsberäkning är 93 milj. euro.

### **EFFEKTER**

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 densamma som för andra projekt som ingår i investeringsplanen och finns i beskrivningen av effekterna av investeringsplanens färdprojekt.



**V2 Fördjupning av Vasaleden (projektorg 1B)**

Uppgifterna uppdaterade 16.3.2022

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

**AKTUELL STATUS**

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 år 2004.

Vasa hamns totala trafikmängd var år 2021 drygt 0,8 milj. ton. 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 påverkan 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 och säkerhetsanordningsarbeten 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**

Preliminär plan 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 kostnadsberäkningen cirka 5 milj. euro (MAKU2015 =100:120). Muddrings-, deponerings- och kajarbeten på hamnområdet förknippade med projektet och kostnadsberäkningen för dessa är cirka 2,7 milj. 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 FSE-understöd.

**EFFEKTER**

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.

**V3–V9 Projekthelhet med små utvecklingsprojekt för farlederna (projektkorg 1A)**

Uppgifterna uppdaterade 22.3.2022

**Flera små ledförbättringsprojekt har sammanställts i projekthelheten.**

**AKTUELL STATUS**

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 vars bredd är 35,2 m till Bottenhavets 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. I händelse av en eventuell olycka skulle dessa fartyg sannolikt orsaka att hela hamntrafiken stannar när farleden stockas i det smala området 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 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 av djupfarlederna i Saimen är förknippade med projektet för att förlänga slussarna i Saima kanal. På djupfarleden finns otaliga enskilda punkter som man måste förbättra för att trygga säkerheten och smidigheten för trafikeringen för fartygsmateriet, som är längre än tidigare. Projektet säkerställer att den större fartygsmaterielen vars användning möjliggörs genom utbyggnad av slussarna i Saima kanal kan utnyttjas i hela området för djupfarleder i Saimen. Om nya beslut fattas om att förlänga slussarna i Saima kanal, kan de också påverka behovet av att förbättra djupfarlederna.

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 affärlivet och fartygstrafiken säkerställs genom att genomföra små, kostnadseffektiva förbättringsprojekt.

**PROJEKT OCH MÅL**

Projektpaketet omfattar följande sju ledförbättringsprojekt:

- Förbättring av Torneåledens geometri
- Breddning av den innersta delen av Uleåborgsleden
- Breddning av den inre delen av Vasaleden

- Fördjupning av Eckeröledens farledsdjup från 5,0 meter till 7,0 meter
- Fördjupning av Färjsundsledens farledsdjup från 5,2 meter till 6,0 meter
- Fördjupning av Koverharledens farledsdjup från 12,0 meter till 14,0 meter
- Förbättring av Saimens djupfarleder.

## TIDTABELL

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

## KOSTNADER

Den totala kostnaden för projekthelheten är cirka 15,5 miljoner euro. Kostnaderna för de förbättringsprojekt som ingår i paketet är:

- Förbättring av Torneåledens geometri, cirka 2,0 milj. euro
- Breddning av den innersta delen av Uleåborgsleden, cirka 2,0 milj. euro
- Breddning av den inre delen av Vasaleden, cirka 3,5 milj. euro
- Fördjupning av Eckeröleden, cirka 2,0 milj. euro
- Fördjupning av Färjsundsleden, cirka 1,0 milj. euro
- Fördjupning av Koverharleden, cirka 2,0 milj. euro
- Förbättring av Saimens djupfarleder, cirka 3,0 milj. euro

Projekthelheten för farledernas små utvecklingsprojekt (15.5 milj. euro) innehåller flera projekt, som var för sig kan uppgå till för låga kostnader för att vara berättigade till FSE-ansökan. Av projekthelheten placeras Saimens djupfarleder och det övergripande nätets hamnar Uleåborg, Eckerö, Färjsund och Koverhar på TEN-nätet. Om den nationella finansieringen säkerställs, bör man för dessa projekts del överväga möjligheterna att sammanföra projekten till samma ansökan. För Saimens del kan ett eventuellt understöd allokeras endast till den del av projektet som hamnar på Finlands sida.

För hamnar utanför TEN-T-nätet (Torneå, Vasa) kan man enligt aktuell information inte ansöka om understöd (situationen kan eventuellt ändras av reformen av TEN-T-förordningen).

## EFFEKTER

Projekthelheten säkerställer en smidig och säker drift av fartygstrafiken och förbättrar transporternas effektivitet i de hamnar som används för projekthelheten. Det säkerställer och förbättrar också företagsklimatet inom påverkansområdet för dessa hamnar och minskar risken för betydande störningar i havstransporterna, vilket kan leda till betydande produktionsstörningar i industrin.

Projekthelhetens effekter på tillgänglighet, hållbarhet och effektivitet är densamma som effekterna för andra projekt som ingår i investeringsplanen och ingår i beskrivningen av effekterna hos farledsprojekten i investeringsplanen.

## Bilaga 3b

# Farledsprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet

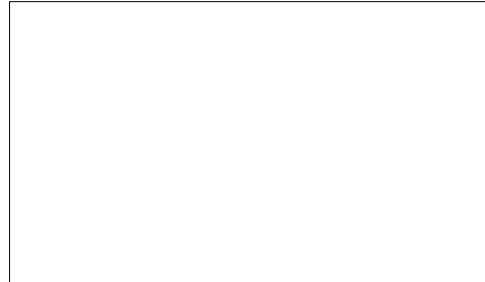
Beskrivningar av de farledsprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet

- Rahjaleden i Kalajoki
- Kasköleden

**Rahjaleden i Kalajoki**

Uppgifterna uppdaterade 16.3.2022

**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.**

**AKTUELL STATUS**

Trafikmängden i hamnen var 2021 strax under 0,4 megaton och i den har inte skett några betydande förändringar under de senaste åren, utan den har varierat framförallt i enlighet med efterfrågan på sågvirke. För närvarande går det inte att skönja någon betydande ökning av hamntrafiken under planeringsperioden och med anledning av detta 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**

Vägplanen för projektet granskades 2019. Lönsamhetsgranskningen av projektet har uppdaterats år 2015.

**KOSTNADER**

Kostnadsberäkningen för projektet för ledfördjupningen är enligt den granskade preliminära planen från 2019 cirka 5,1 milj. euro för ett djup om 10 meter och cirka 28,4 milj. euro för ett djup om 12 meter.

Enligt projektets lönsamhetsgranskning, som uppdaterades 2015, är förhållandet mellan nytta och kostnader 0,6–0,8, vilket innebär att projektet inte är samhällsekonomiskt lönsamt.

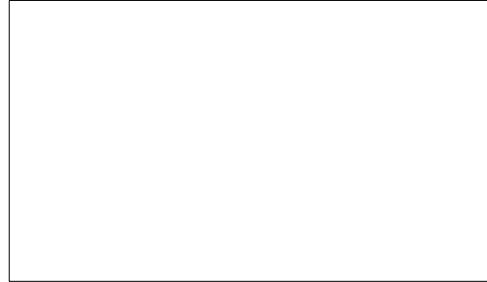
**EFFEKTER**

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 16.3.2022

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

**AKTUELL STATUS**

Trafikmängden i hamnen var 2021 mindre än 1,3 megaton, 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.

**PROJEKT OCH MÅL**

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

**TIDTABELL**

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

**KOSTNADER**

Kostnadsberäkningen för projektet för ledfördjupningen är cirka 4,6 milj. euro för ett leddjup om 10 meter och cirka 7,1 milj. euro för ett leddjup om 11 meter. 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 år 2019, men några grunder till uppdateringen har hitintills inte uppstått.

En betydande ökning av transportflödena i hamnen kan förutsätta en renovering av också Sydbottenbanan, vars kostnadsberäkning uppgår till mer än 120 milj. euro.

**EFFEKTER**

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.

Trafikledsverkets publikationer Ange nr/Ange år.

---