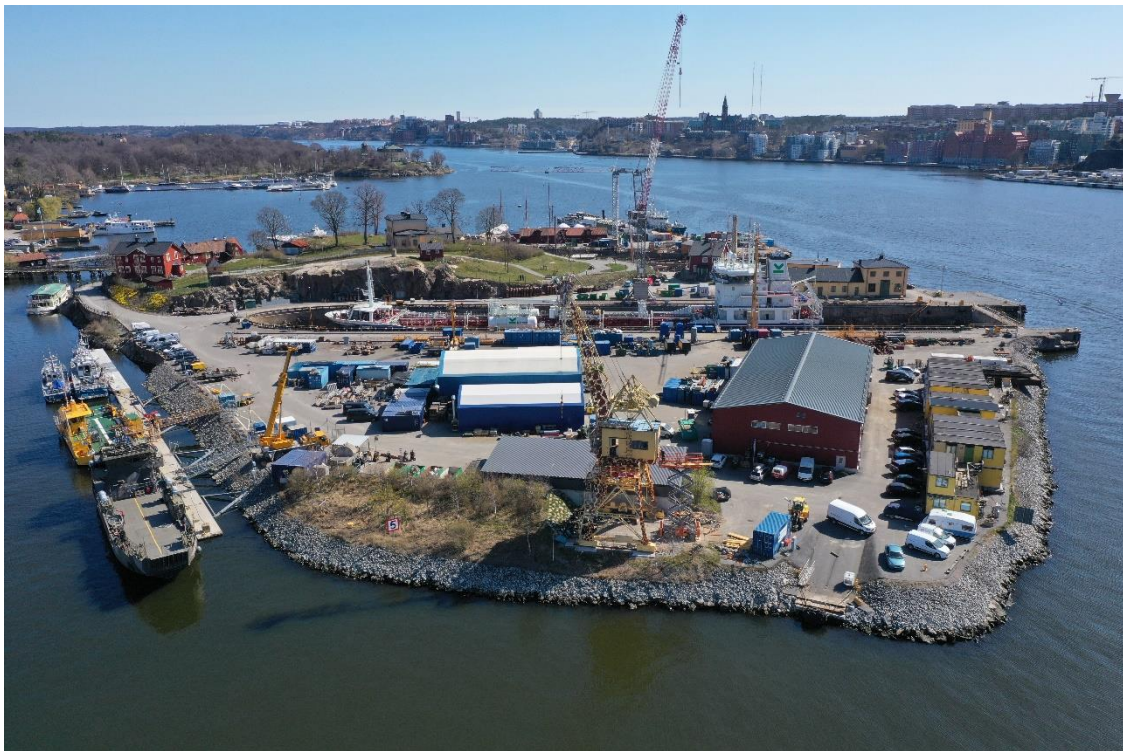


Maritim riskanalys

inför granskning av detaljplan Beckholmen



Beckholmen sett från väster

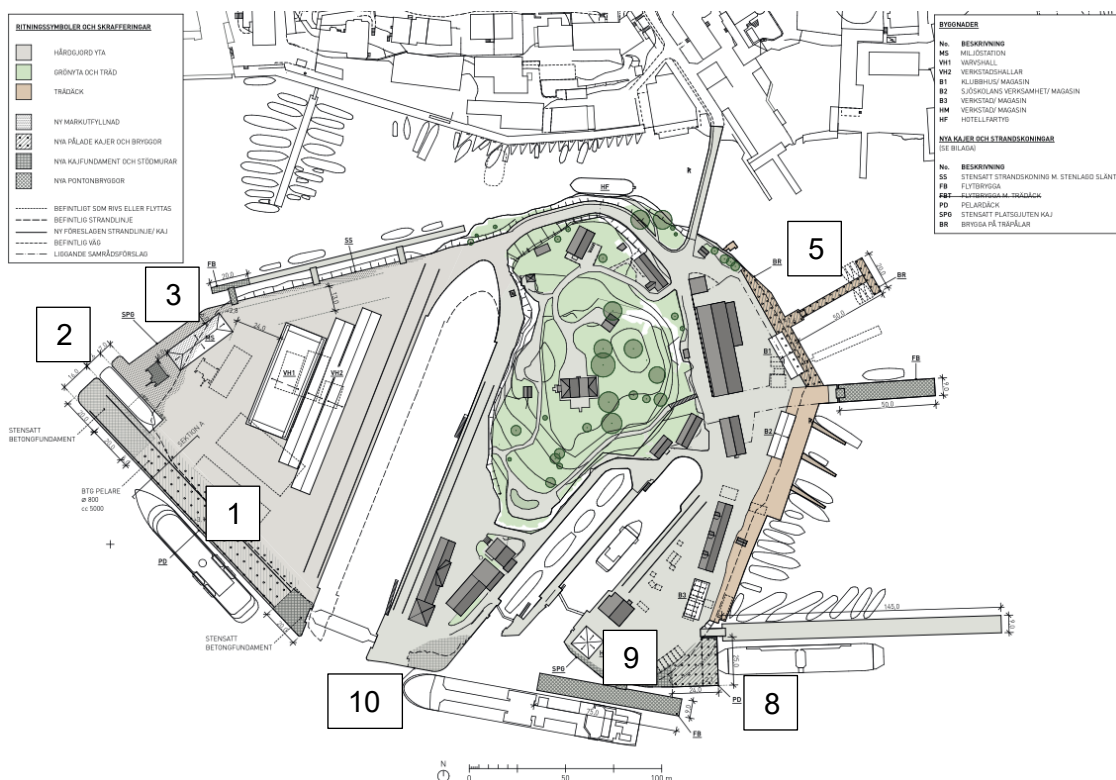
1. Inledning

En detaljplanprocess pågår för Beckholmen, syftet med planen är att skapa förutsättningar för befintliga verksamheter att utvecklas på platsen. Planförslaget medger bland annat ett antal nya installationer såsom utfyllnader, bryggor, kajer och pontoner. Beckholmen ligger utmed farled 540, en farled av riksintresse. Som del i planarbetet belyses de maritima förutsättningarna av planens genomförande i denna maritima riskanalys. Denna analys har fokus på det som föreslås tillkomma runt strandlinjen på ön genom att detaljplanen vinner laga kraft. Denna analys syftar bara till att identifiera eventuella tillkommande risker med anledning av nya installationer och gör inte anspråk på att vara en heltäckande maritim riskanalys för ett större fysiskt område än det i direkt anslutning till Beckholmen. Analysen har således endast fokus på risker för sjötrafiken i direkt närhet till ön och farled 540.

2. Planförslag

2.1 Tillkommande maritim infrastruktur

Nya kajer och pontoner i planförslaget är programpunkter med nummer 1, 2, 3, 5, 8, 9 och 10 enligt nedan programpunktskarta. Övrig marin infrastruktur som finns med i planen finns redan på plats och bekräftas bara genom denna plan. Punkterna med analys var för sig presenteras i rubrik 2.2 nedan.



2.2 Riskanalys och sammanfattande presentation av programpunkterna

2.2.1. Ny kaj längs sydvästra stranden (#1 enligt numrering i programkarta ovan)

Längs den sydvästra stranden anläggs ny kaj för fartyg som varit i, eller ska in i GV dockan. Kajen löper utmed befintlig strandlinje med ett mindre överhäng om ett antal meter utanför strandlinjen i syfte att få segelfritt djup vid kajkanten. Fartyg som kan komma att förtöja här kan ha en största BVL (bredd i vattenlinjen) om ca 25 meter.

Bedömning av risk:

Kajen kommer vara belyst och ingen ökad risk föreligger för påkörning eller kollisioner då den löper utmed befintlig strandlinje. Då fartyg är förtöjda vid kajen pågår arbeten ombord men dessa arbeten genomförs ej på utsidan av fartyget mot farleden utan endast mot kajen eller ombord. De förtöjda fartygen i sig är belysta. Minsta avstånd mellan närmaste punkt av Beckholmen och närmaste punkt av Stadsgårdskajen påverkas ej. Det är fortsatt ca 365 meter (röd linje i bild 1 nedan) även efter byggnation av ny kaj och med fartyg förtöjda på kajen.

Vattenytan omedelbart utanför södra stranden där andra större fartyg vänder påverkas inte nämnvärt även om fartyg ligger förtöjda på ny kaj. Detta då huvuddelen av kryssningsfartygen vänder mitt i mellan Beckholmen och Kastellholmen i öst – västlig riktning (gult område i bild 1 nedan). Se även bild 3 nedan där GV dockans sydvästra del syns i bild samtidigt som Viking Cinderella vänder utanför. Minskningen av utrymmet bedöms inte utgöra någon ökad risk då den ytan där de vänder idag inte påverkas av den nya kajen med eventuella förtöjda fartyg. Det finns även gott om plats direkt söder om vändpunkten för den dimensionerande sjötrafiken, vilket framgår av bild 1, eller andra mindre båtar att passera precis som idag. För sjötrafik mot Nybroviken, blå linje i bild 5, kan utrymmet momentant minska då kryssningsfartyg vänder samtidigt som en passage. Dock är minskningen så pass begränsad att ingen ökad risk föreligger för den typen av sjötrafik som passerar in / ut i denna led.

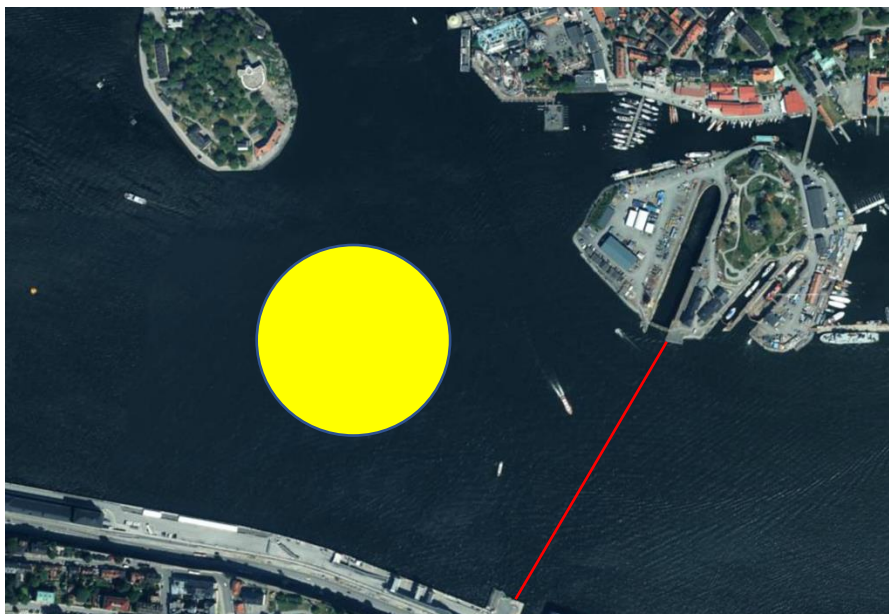


Bild 1

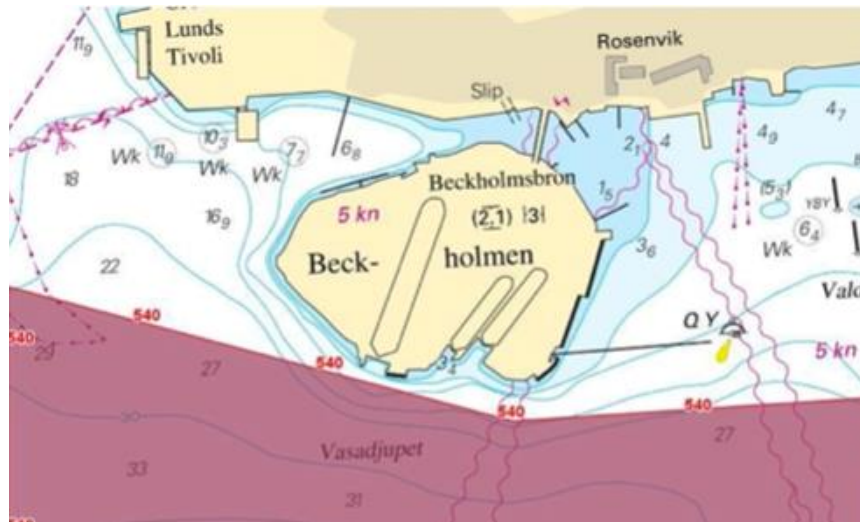


Bild 2

Avståndet till farled 540 (bild 2) minskas med kajens överhäng (5-10m) utanför strandlinjen samt BVL för fartyg förtöjda på platsen. Leden i sig påverkas ej av kaj med eventuella fartyg förtöjda där.



Bild 3

Manöver av fartyg, till och från den nya kajen, bedöms inte utgöra någon ökad risk då fartygen ligger längs med färdriktningen i förhållande till farleden. Fartygen vid denna kaj kommer vara långsamma i sitt rörelsemönster varför annan sjötrafik i god tid kan se fartygens rörelser och vart de är på väg och med det enkelt manövrera utifrån dessa rörelser. Dock ligger fartygen stilla i normalfallet och manövrerörelser sker vid enstaka tillfällen med någon veckas mellanrum främst i samband med in och utdockning. Den verksamheten pågår sedan drygt 100 år tillbaka i tiden där sjöfartens aktörer historiskt kunnat samsas på ett bra och enkelt sätt utan tillbud.

På platsen råder fartbegränsning mellan 7 och 12 knop vilket gör att tiden för att upptäcka fartygsrörelser till/från nya kajen och då vidta nödvändiga undanmanövrar är mycket god. Ingen skymd sikt föreligger oavsett från vilket håll du kommer.

2.2.2 Shiplift (#2 enligt numrering i programkartan ovan)

En shiplift anläggs ihop med den nya sydvästra kajen (#1). Anordningen löper längs med befintlig strandlinje och är infälld i kajen. Shipliften är dimensionerad för båtar upp till ca 400 ton motsvarande en längd om ca 40 meter. Detta motsvarar en V-båt vilket är en av Waxholmsbolagets vanligaste båttyper. Se bild 4 nedan på en V-båt.



Bild 4. V-båt

Bedömning av risk:

Fartyg som skall in/ut ur shiplift kommer manövrera och rotera utanför öppningen till shipliften, gult område i bild 5 nedan. Fartygen är långsamma i sin manöver och andra båtar kan enkelt manövrera utifrån detta. Rörelser för fartygen in och ur shiplift sker väl norr om leden, markerad med blått streck i bild 5 nedan, som går in mot Nybroviken. Denna led är inte en del av farled 540 och därmed inte riksintresseklassad.

Viss påverkan kan ske för trafik som går in och ut ur Beckholmssundet vid Gröna Lund, rött streck i bild 5 nedan. Tre kvartal om året är det i huvudsak varvets kunder som rör sig här och varvet kan därför koordinera de egna rörelserna för att undvika närsituationer. För andra båtar som går in och ut ur Beckholmssundet så kan de behöva gå i en mer nordlig kurs, grått streck i bild 5, under tiden båtar skall in och ur shiplift. Det är dock inte hindrande på något sätt för övrig trafik och de olika intressenterna kan också enkelt samverka via maritim VHF radio på vedertagna sätt.

Frekvens för antalet rörelser med shiplift beräknas till ca 1-2 gånger / vecka och tidsuträckningen som vattenområdet väster om Beckholmen påverkas är maximalt en timme/tillfälle. Det innebär att tiden för påverkan på, och risken för, annan sjötrafik bedöms som mycket ringa.

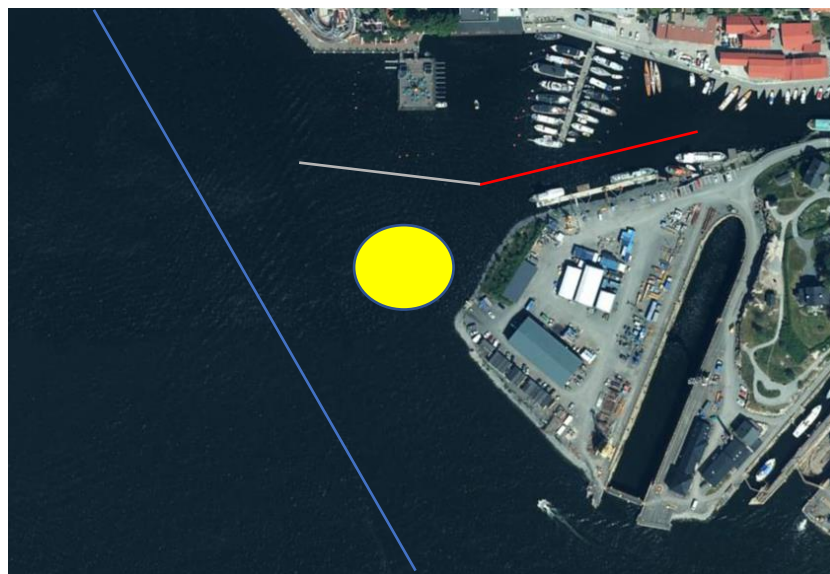


Bild 5

2.2.3 Utfyllnad och pontoner, västra sidan (#3 enligt numrering i programkartan ovan)

Idag finns en 60 meter lång ponton längs norra stranden. Denna förlängs med 20 meter till. Här ligger mindre tonnage för reparationer. Västra stranden kommer fyllas ut i västlig riktning ut ifrån ön.

Bedömning av risk:

Denna utfyllnad och förlängning av pontoner längs västra sidan av ön påverkar inte sjöfarten då trafikvolymen in och ut ur Beckholmsundet är mycket begränsad i volym och stor del av denna volym står varvet för själva. Området är fartbegränsat till 5 knop. Utfyllnad och pontoner bedöms inte påverka sjötrafiken som rör sig längs röd och grå linje, i bild 5 ovan, negativt. Båtar som rör sig här är av mindre storlek och gott om utrymme finns kvar för rörelser med denna typ av tonnage. Annan trafik än den av varvet genererade är koncentrerad till sommarmånaderna och mycket ringa i sin volym.

2.2.4 Brygga (#5 enligt numrering i programkarta ovan)

En mindre brygga för små fritidsbåtar och segeljollar anläggs på Beckholmens nordöstra sida. Den flyttas i realiteten från ett mer sydligt läge där plats för dessa båtar finns idag men nu flyttas till en ny plats nordväst enligt programkartan. Bryggan byts från flytbrygga till ett fast arrangemang.

Bedömning av risk:

Området för denna brygga är grunt och endast mindre båtar kan röra sig här. Det finns ingen naturlig sjötrafik under Beckholmsbron och området är fartbegränsat till 5 knop. I liten utsträckning kan bryggan påverka färdvägen för ett mindre antal båtar (5-10st fritidsbåtar) som har sin ordinarie förtöjningsplats vid bryggor nordväst om området. Denna brygga kommer göra att passagens yta flyttas något norrut men bedöms, utifrån båtarnas storlek inte utgöra något hinder eller ökad risk. Utifrån bottenförhållanden är

det snarare positivt att dessa rörelser flyttas något norrut. Bryggan kan vid behov utrustas med belysning och/eller reflexer i de delar som sticker ut mot den fria vattenvolymen.

2.2.5 RoRo läge på sydöstra sidan (#8 enligt numrering i programkarta ovan)

Intill befintlig ponton anläggs ett RoRo läge i syfte att lättare kunna rulla på och av större maskiner och material för reparation på fartyg som har möjligheten till att lasta och lossa via ramp. Befintlig träbrygga på platsen tas bort.

Bedömning av risk:

Detta påverkar ej någon sjötrafik eller utgör någon risk utöver nulägets situation med befintlig brygga då båtarna som kommer nyttja denna ramp ligger på befintlig ponton längs med farleden. Etablering av RoRo-läget som ersätter nuvarande brygga påverkar därmed inte sjötrafiksituationen. Anläggningen / området är belyst.

2.2.6 Ponton vid södra stranden och utfyllnad av eroderad mark vid GV dockan (#9 & #10 enligt numrering i programkartan ovan)

Längs södra stranden finns stora problem med erosion från befintlig sjötrafik ute i farleden. Planen medger ny ponton som även skyddar ön mot fortsatt erosion samt återuppbyggnad av befintliga kajer / strandlinje genom utfyllnad och ny stensättning. Pontonen möjliggör också förtöjning av båtar vid hög beläggning på varvet utöver att utgöra ett erosionsskydd. Vid enstaka tillfällen per år ankommer ett nytt fartyg före avgående fartyg har avseglat vilka då kommer förtöjas här.

Bedömning av risk:

Vid de tillfällen som det ligger fartyg på platsen blir kortaste avstånd mellan Beckholmen och Stadsgården mindre med den BVL som det förtöjda fartyget har. Dock bedöms det minskade avståndet inte utgöra någon ökad risk för sjöfarten i farled 540. Redan idag förtöjs båtar på detta sätt utanför GV-dockan, där det är som smalast mellan Beckholmen och Stadsgården, # 10 i programpunktskartan, och de fartygen tangerar då farled 540. Se vidare i bild 2 ovan. I och med det förändras inte tillkommande ponton eller utfyllnad något från nuläget utifrån hur den befintliga södra kajen nyttjas idag och sedan decennier tillbaka i tiden. Den kajen används också till att förtöja GV-dockans sätthport då dockan är öppen. Denna del av verksamheten har skett på detta sett sedan ca 100 år tillbaka i tiden, från tiden då GV dockan togs i bruk.

3. Sammanfattning av maritima risker

Sammanfattningsvis bedöms inte någon av programpunkterna i planen utgöra en ökad risk eller några framkomlighetsbegränsningar för sjötrafiken i en jämförelse med nuläget. Inget blockeras och utifrån typ av sjötrafik som rör sig i de olika områdena kring Beckholmen. Full rörlighet finns kvar även då varvet bedriver sin verksamhet. Det bedöms inte heller föreligga några nya maritima risker med anledning av planförslagets genomförande. På tillkommande anläggningar kommer riskreducerande åtgärder i

form av belysning och reflexer att finnas och för besökande fartyg som förtöjer på de nya kajerna och pontonerna så är även de belysta på normalt sätt. Siktavstånd tillsammans med gällande fartbegränsningar ger en fortsatt säker tillvaro i området.

Den maritima verksamheten och sjötrafikens volym på vattenytan runtomkring Beckholmen varierar mycket med årstiderna liksom storlek och typ av båtar. På ett övergripande plan kan nämnas att varvet har lägre intensitet under sommartid, dvs. färre fartygsrörelser i sin egen verksamhet, vilket sammanfaller med tiden när störst antal andra fartygsrörelser sker utanför Beckholmen och fritidsbåtstrafiken är som intensivast. Det sammanfaller också med den tid då det i princip är ljust dygnet runt. Detta gör sammantaget att riskerna för närsituationer mellan sjötrafiken och varvets verksamhet också naturligt reduceras ytterligare. Dessa två delar, sjötrafiken och den marina industriella verksamheten på Beckholmen, har kunnat samsas i detta område i snart 400 år och tillkommande byggnationer med anledning av detaljplanens genomförande bedöms inte påverka en fortsatt säker miljö för båda delarna.

Slutsats:

Planen bedöms inte påverka den omgivande sjötrafiken negativt, begränsande för dess framkomlighet och inte heller innebära ökade risker utifrån nuvarande situation som råder på platsen.