



Rekommendationer avseende anlop av Oxelösunds hamn

Bakgrund

Under hösten 2005 förde lotsarna i Oxelösund fram problemet med fartygsrörelser inne i hamnen. De ansåg att fartygen med tiden blivit större och säkerhetsmarginalerna i hamnen på gränsen till vad som är godtagbart. Detta gällde framför allt vändplatsen i hamnbassängen. Lotsarna uttalade ett behov av att se över de rekommendationer som då fanns. Hamnen ansåg det positivt att man tydliggjorde vad som bör gälla för hamnen. Efter diskussioner mellan hamnen och Sjöfartsverket bestämdes att man under våren 2006 skulle genomföra simuleringar för att fastställa dels vilka fartygsstorlekar som anses lämpliga att trafikera Oxelösunds hamn dels vilka fartygsrörelser som anses lämpliga i hamnbassängen med fartyg liggande vid de olika kajerna. Simuleringar på Force Technology genomfördes 15-20 maj 2006.

SSPA har under januari och februari 2007 genomfört en riskanalys med tillhörande simuleringar på hamnens uppdrag. Detta för att undersöka möjligheterna att trafikera hamnen med ett tankfartyg med dimensionerna längd 250m och bredd 44m och med ett Panmaxfartyg liggande vid kaj 9½.

Rekommendation

Bifogat finns de rekommendationer som Sjöfartsinspektionen utfärdat för Oxelösunds hamn gällande storlek på fartyg och fartygsrörelser i hamnen. Dessa rekommendationer gäller till 2008-07-01.

Vid ankomst/avgång av fartyg $\geq 200 \times 32$ m bör en bogserbåt av typen ASD med en dragkraft om minst 50 ton användas. I övrigt gäller de bogserbåtsrekommendationer som redan finns utfärdade för hamnen.

Vid ankomst/avgång av fartyg med en bredd >41 m bör två lotsar anlitas.

Datum
2007-05-04

Vår beteckning
3

Sjöfartsverket och Oxelösunds hamn bör kontrollera positionen på utmärkningen från Ytterskärsbank och in till kaj så att den ger en säker anvisning för fartygen. Enslinjerna i området bör utvärderas och nya etableras där det anses nödvändigt. I simuleringarna framkom att man även bör flytta några bojar i hamnbassängen för att dels underlätta manövreringen av fartygen dels för att ge bogserbåtarna mer manöverutrymme. Vilka dessa gäller finns beskrivet i rapporten från Force. Detta bör beaktas.

Cykliska kontrollmätningar bör genomföras i hamnområdet.

Simuleringarna visade att ett sk portable pilot system skulle kunna förändra dessa rekommendationer. Detta förutsätter att systemet är tillförlitligt och att lotsarna får utbildning och erfarenhet i att använda det.

Detta är en rekommendation, inte ett tvingande beslut.

Skäl för rekommendationen

Sjöfartsinspektionens bedömning bygger till stor del på lotsarnas erfarenheter och på utfallet av de full mission simuleringar som genomförts vid Force Technology i maj 2006.

Den riskanalys som genomförts av SSPA bedömer Sjöfartsinspektionen och lotsar från området har brister i sitt genomförande av simuleringarna. Bristerna består i att simuleringarna har genomförts i en desktopmiljö utan medverkan av nautiker och den mänskliga faktorn har därvid inte vägts in. Därför har de inte påverkat utfärdandet av dessa rekommendationer.

Vändplatsens diameter är idag cirka 350m. PIANC rekommenderar för de största fartygen (244*42m) en vändplats med diametern 440-490m. Utfallet från simuleringarna visar dock att vändplatsen är tillfredställande för den rekommenderade fartygsstorleken.

I Sjöfartsinspektionens rekommendationer betraktas fartyg med farligt gods stängare än fartyg utan farligt gods eftersom farligt gods kan medföra allvarigare konsekvenser vid en eventuell olycka.

För att man ska kunna nyttja hamnen på ett säkert sätt bör man följa dessa rekommendationer.

Torbjörn Edenius,
Chef Fartygstrafikenheten