

Hur den maritima säkerheten i Västkusthamnarna kan höjas med små medel

Att hamnarna i Göteborg och Brofjorden kan hållas öppna är avgörande för det svenska samhället i fred, i alla nivåer av kris och i krig. Omkring 40 miljoner ton varor omsätts årligen bara av Göteborgs hamnar, vilket är omkring en tredjedel av vår utrikeshandel. 90% av Sveriges olja och oljeprodukter går sjövägen över Brofjorden och Göteborg.¹ Hamnarna har på flera sätt också unika förmågor som gör att vid ett trafikstopp är det inte möjligt att leda om trafiken. Kvantiteterna är för stora och vissa större fartyg eller lasttyper kan bara tas emot eller lastas i just dessa hamnar. Ett stopp i våra större västkusthamnar skulle få enorma konsekvenser för det svenska samhället och våra grannländer på mycket kort tid, vilket visade sig i december 2005 när en hundra år gammal mina stängde Göteborgs hamn i ett halvt dygn.

Störningar kan bero på olyckor eller naturkatastrofer, men också förorsakas med uppsåt. Idag är denna dimension av den maritima säkerheten i bästa fall kapabel att hantera hot upp till kriminalitet. Ett av de svåraste hoten är att farlederna in till hamnarna mineras. Även enklare minor, som kan läggas ut dolt av t.ex. terrorister från mindre fartyg eller båtar, är ett allvarligt hot om motmedel saknas. Minorerna kan dessutom läggas ut dolt och förnekbart utan att det kan bevisas vem som ligger bakom.

Att hitta och oskadliggöra minor på havsbotten är en kvalificerad uppgift som kräver att miljön man verkar i är välkänd. Att bottenbeskaffenhet och undervattenstopografi är kartlagd samt att alla tusentals föremål – naturliga och onaturliga – som ligger på botten är positionerade och dokumenterade. Endast då kan fartygen snabbt hitta och oskadliggöra nytillkomna objekt som minor.

Inga sådana fartyg finns idag på den svenska Västkusten. Marinens röjdykardivision i Skredsvik utanför Uddevalla är ett mycket kompetent förband, som kan lösa minsökning på fartygsskrov och vid själva hamnanläggningarna. Men i farlederna behövs minröjningsfartyg.

En realistisk och ekonomiskt rimlig lösning ligger dock nära till hands. Till skyddet av Västkusten föreslås ett eller två av de minröjningsfartyg som idag ligger obemannade i malpåse i Karlskrona användas. Fartygen Styrso och/eller Skaftö kan driftsättas till en kostnad av enstaka miljoner och baseras till Göteborgs örlogshamn vid Karingberget där militär infrastruktur redan existerar. Fartygen bemannas därefter med reservister: tolv personer per fartygsbesättning. Detta är också i linje med det senaste försvarsbeslutet, att på ett mer effektivt sätt nyttja Försvarsmaktens reservofficerare.² Beredskapen för ett skarpt läge skulle höjas radikalt med en sådan enhet på plats i Göteborg, med kontrakterade besättningar som kallas in och tjänstgör regelbundet.

Personal- och driftskostnaderna för att under ett antal helger bottenkartera våra viktigaste farleder beräknas till omkring 150 000 kr / helg och fartyg räknat på löner och drivmedel. Reservister avlönas dessutom endast när de tjänstgör och det kan därför vara förnuftigt att ha flera besättningar till varje fartyg för att få hög tillgänglighet och bred kompetens. Om man planerar för tjugo helger till sjöss per år blir den rörliga kostnaden för denna ytterst viktiga beredskapsuppgift **tre miljoner kronor**, att ställa mot kostnaderna för allvarliga störningar eller stopp i våra viktigaste svenska hamnar.

Föreningen för Göteborgs Försvar

¹ www.goteborgshamn.se; <http://ec.europa.eu/eurostat>

² Prop 2014/15:109, s. 18.