

Foto: Erica Lång



Skellefteå Hamn satsar på storväxta gäster

Stora förändringar är på gång i Skellefteå Hamn. Kajen byggs ut, uppställningsytor iordningställs och en ny kran ska på plats. Det är ett stort arbete som skapar nya möjligheter för den som siktar framåt.

Brunnsborrharna Rehn och Sjöberg har tagit tillfället i akt – för att klara uppdraget har de utökat sin utrustning för att kunna borra från pråm.

Hamnen i Skelleftehamn ska få sig en ordentlig uppräckning. Ett av skälen är att kunna expandera verksamheten och för att kunna samtidigt hantera flera och större fartyg. Andra orsaker är att kunna separera trafiken inne på hamnområdet och höja trafiksäkerheten, samtidigt som man strävar efter att minska bullerpåverkan på omgivningen.

– Det här måste göras. Vi måste vara framsynta i Skellefteå kommun och det här är ett framåtsträvande projekt, säger hamnchef Lars Widelund.

Arbetet i hamnen har pågått sedan augusti i år och beräknas vara klart i augusti nästa år, allt till en prislapp på 28,8 miljoner kronor där 50 procent är EU-bidrag.

– För att kunna expandera behövs effektivare kranar och mer kajmeter så att vi kan hantera flera båtar samtidigt utan att de stör varandra, säger Lars Widelund.

Större fartyg kräver större hamnar

Redan i november gjorde Marockolinjerna premiär i hamnen och vid ett tiotal tillfällen per år kommer Flinter Shipping BV:s fartyg att avgå från Skelleftehamn till Marocko. För att kunna ta emot det holländska, 90 meter långa fartyget Flinterhaven på 6100 ton och andra stora fartyg samtidigt, utökas kajytan avsevärt - den blir 80 meter längre och 25 meter bredare!

Lars Widelund tror att fartygsanlöpen kanske inte blir fler, men ser positivt på att fartygen blir allt större och han förutspår både fler fartygsavgångar och fler utländska destinationer i framtiden.

Det är främst trävaruindustrin som står för den rejäla uppgången i fartygstrafi-

ken och under året har 1,33 miljoner ton gods fraktas till eller från hamnområdet. Sedan maj har hamnledningen noterat en kraftig uppgång av frakt med trävaror.

Borra under vattnet

NCC har totalentreprenad på kajbygget, men även Brunnsborrharna Rehn & Sjöberg finns på plats för att utöva sina nyförvärvade kunskaper. Från pråmen ska de borra 15-18 meter under vattenytan för att förankra och förstärka den nya kajens botten intill berget med 54 dubbar. (Vattendjupet intill kajkanten varierar mellan 9 mm och 11 meter.)

– Det är ett nytt sätt för oss att jobba och vi ser det som en möjlighet att expandera och få andra typer av jobb, säger Jörgen Sjöberg, delägare på Brunnsborrharna Rehn & Sjöberg.

I somras utökades verksamheten och man har köpt in sig i företaget RYAB som har lång erfarenhet av prämarbeten och bogseringsuppdrag. RYAB flyttade in i Brunnsborrharnas lokaler för att effektivisera verksamheterna och få allt samlat under samma tak. De har redan gjort några mindre hamnjobb och broar tillsammans och Jörgen Sjöberg ser stora möjligheter med sammanslagningen.

Jörgen menar att förlängning av kajerna för att kunna ta emot större båtar blir allt vanligare framöver. De gamla kajerna runtom i landet, vilka byggdes för snart 60 år sedan, står inför omfattande upprustning.

– Sjöfarten ökar ständigt och det är ett billigt och miljövänligt sätt att transportera, så vi ser breddningen av verksamheten som en god investering för framtiden, säger Jörgen Sjöberg.

Spännande med nya lärdomar

På pråmen lastas alla styrrör, dubbar och annan utrustning tillsammans med riggen och en lyftkran. Sedan bär det av mot den nya kajens utsida. Med bogserbåten Pelle styr Lars-Åke Lundgren ekipaget med fingertoppskänsla för att få pråmen alldeles intill kajens kant, utan att den driver iväg och krossar andra båtar eller tillfälligt byggda bryggor.

– Det är lite spännande med de nya arbetsmomenten. Tur att vi har Lars-Åke på RYAB som har stor erfarenhet och kan styra upp oss, säger Jörgen Sjöberg.

Arbetet med kajutbyggnaden har fått utföras i två omgångar. Vid första etappen satte borrhullen ner 32 dubbar i havbotten intill kajsponten. Nu, under den andra etappen, ska 22 dubbar ner i berget. Först borrar foderrören ner – de används som styrrör. Därefter släpps dubbarna ner till botten.

De flesta av rören måste svetsas ihop på pråmen för att få den rätta längden, men killarna försöker hela tiden utveckla arbetssättet för att spara tid. Istället för att plocka tre borrhullar för sig, svetsar de ihop och hissar de hela borrhullen på 12 meter direkt ner i styrröret. På så sätt lyckades de halvera tiden för att plocka på och av stänger.

– Skillnaden att jobba på pråm är att man måste förbereda och planera jobben lite mer. En stor del av arbetstiden går åt att etablera sig på plats och komma rätt med pontoner och pråmar, säger Jörgen Sjöberg.

Tillverkar egen utrustning

Företaget använder en rigg som man har fått specialtillverkad i Italien – det blev en extra resa dit för att se till att alla

Vid den nya kajens 80 meter långa utsida placeras pråmen. Sammanlagt ska 54 styrrör borraras ner för att fixera kajspontens underkant vid hamnens botten på 15 meters djup.



Skellefteå Hamn startade sin verksamhet för snart 100 år sedan. Hamnen tillhör de större hamnarna i Norrland och har bekväma förbindelser både till Europaväg E4 och stambanan.

Här finns Norrlands största mobilkran med en lyftkapacitet på 100 ton. I hamnen finns även terminal för allt gods som kommer och går med järnväg till Skellefteå.

I hamnen finns fem kajer. Jubileumskajen, som Brunnsborrharna Rehn och Sjöberg för närvarande arbetar med, förlängs nu till en total längd på 230 meter.

Skellefteå Hamn ägs av kommunen.

önskemålen uppfyllts. Riggen har en förlängd mast och kan hantera sju meters rör. Jörgen har under åren fått stor användning för den specialbyggda riggen.
– Vi försöker bygga egen utrustning som inte finns i Sverige - dels för att effektivisera arbetet och dels för att nå nya marknader, säger Jörgen Sjöberg.

Just nu håller de tillsammans med RYAB på att utveckla pråmeheter som går att frakta på land. Pråmen kommer att vara 25 meter lång och 14 meter bred och skall kunna ta 280 ton last - den enda i landet i sitt slag. Tanken är att den ska kunna fraktas i delar på 10 lastbilar, istället för sjövägen som blir ett väldigt dyrt alternativ. Den skall kunna byggas ihop i olika storlekar på ett snabbt och smidigt sätt.

Siktat framåt

Företaget är inte rädd för storsatsningar i dessa tuffa tider. För två år sedan investerade man fem miljoner kronor och i år har man satsat ytterligare tre miljoner kronor på riggar och grävmaskiner. Förhoppningen är att sammanslagningen med RYAB ska leda till arbetsstyrkan utökas med två tjänster till sommaren. Brunnsborrharna har redan denna höst anställt tre nya medarbetare.

– Det känns som vi är inne på något som är annorlunda och vi kan redan se att det finns en efterfrågan, säger Jörgen Sjöberg.

– Det bådar gott för framtiden.

foto och text: Erica Lång



Ronny Edwardsson sköter borrhningen 15 meter under vattnet och Lars-Åke Lundgren ser till att arbetet flyter på.



Jörgen Sjöberg och Lars-Åke Lundgren ser många fördelar med ihopslagningen av sina företag Brunnsborrharna Rehn & Sjöberg och RYAB.

Att jobba från en pråm kräver mycket planering. Lars-Åke Lundgren på RYAB ser till att styrören och allt annat material lastas på pråmen.

