

Plan vid ofarbar bro över Falsterbokanalen



1. INLEDNING	1
1.1. Falsterbobrons historia	1
1.2. Vid ofarbar bro	1
1.3. Plan vid ofarbar bro – syfte och mål	1
1.4. Revidering	1
2. ANSVAR	2
2.1. Trafikverket	2
2.2. Sjöfartsverket	2
2.3. Kommunen	2
2.4. Räddningstjänsten	3
2.5. Polisen	3
2.6. Ambulans	3
3. FAKTA KRING TRAFIKEN ÖVER/UNDER BRON	4
3.1. Räddningstjänsten	4
3.2. Polisen	4
3.3. Trafikverket	4
3.4. Sjöfartsverket	4
3.5. Kommunen	4
3.6. Skånetrafiken	5
4. RISKER	6
4.1. Kombination av händelser	7
4.2. Följdhändelser	7
5. SCENARIER OCH PRIORITERINGAR	8
5.1. Scenario och dess utfall	8
5.2. Prioriteringar	8
6. ÅTGÄRDSPLAN	9
6.1. Åtgärdskalender för initialt agerande	9
7. FÖRSLAG PÅ/KOMMANDE FÖREBYGGANDE ÅTGÄRDER	11
7.1. Juli månad/Falsterbo horse show-veckan	11
7.2. Persontransport vid ofarbar bro mer än 5-6 timmar dagtid	11
7.3. Vändplatser för ordinarie busstrafik	12
7.4. Parkering av bilar	12
7.5. Hamnplanen	12
7.6. Inplåtning av kablar	12
7.7. Förstärkning av reservkraft, bron	12
BILAGA	
Kontaktlista	Bilaga 1

Denna plan har utarbetats i samråd med följande:

Monica Mårtensson, Trafikverket
 Bosse Ericsson, Trafikverket
 Marcus Lindin, Trafikverket
 Peter Sundin, Sjöfartsverket
 Jonas Svensson, Sjöfartsverket
 Börje Jarl, Sjöfartsverket
 Kenneth Abrahamsson, polisen Vellinge
 Per Holm, räddningstjänsten Trelleborg
 Sven Andersson, ansvarig räddningstjänstens deltidstation Höllviken
 Annette Bengtsson, Vellinge kommun
 Pernilla Hedin Vellinge kommun
 Marie Louise Arendt, Vellinge kommun

1. INLEDNING

1.1. Falsterbobrons historia

Falsterbokanalen är en kanal som leder sjöfarten innanför Falsterbonäset mellan Östersjön och Öresund. Kanalen innehåller en sluss som kan stängas för att förhindra ett alltför stort flöde genom kanalen när skillnaden i vattenstånd i de båda haven är för stor. Den första bron över kanalen togs i drift den 4 oktober 1940 och utgjordes då av den i reserv liggande Knippelsbron från Köpenhamn.

1991 byggdes en ny bro som ersättning till den gamla träbron, i samband med att länsväg 100 byggdes om till att gå norr om Höllviken istället för genom dess centrum. Bron över kanalen öppnades tidigare vid behov, och efter kanalmästarens omdöme, men har på senare år fått ett fast tidsschema för öppningar. Det pågår diskussioner om att helt ta kontrolltornet ur bruk och börja fjärrstyra bron från Malmö.

Genom kanalen passerar idag ingen tung trafik, och den fungerar i praktiken som en småbåtshamn. Eftersom djupgåendet i kanalen har minskat från 6,7 meter till 5 meter kan numera inte längre stora fartyg över 5000 ton passera, och dessa fartyg går numera runt Falsterborev.

Den 26 oktober 2006 havererade ett flygplan från Kustbevakningen i Falsterbokanalen, och de fyra besättningsmännen omkom. I närheten fanns en skolklass som blev vittne till olyckan. Katastrofen hade kunnat bli väldigt mycket större om de träffats av planet eller vrakspillror.

1.2. Vid ofarbar bro

Bron över kanalen uppmärksammades år 2001 då sprickor i den upptäcktes och en nödbro förbereddes. Det är idag Trafikverket som ansvarar för både väg 100 och för bron och vid skador på befintlig bro ska Trafikverket ha en reservbro för enkeltrafik och lätt last i drift inom 24 timmar.

1.3. Plan vid ofarbar bro – syfte och mål

Denna plan har tillkommit i samarbete mellan Trafikverket, Sjöfartsverket, Vellinge kommun, räddningstjänsten och polisen. Syftet med arbetet var att identifiera och bedöma vilka risker bron är utsatt för, sannolikheten för att dessa inträffar, konsekvenser om de inträffar och, vid svåra och utdragna konsekvenser, enas om en åtgärdskalender vid en ofarbar bro samt hitta åtgärder som minskar den negativa påverkan som avsaknaden av en bro har för de som bor och arbetar på bronns västra sida.

1.4. Revidering

För att säkerställa planens validitet bör denna revideras minst en gång per mandatperiod.

2. ANSVAR

2.1. Trafikverket

Väg 100 som går genom Höllviken och fortsätter på andra sidan kanalen över Ljungen är en statlig väg och ansvaret för såväl vägen som bron över Falsterbokanalen ligger på Trafikverket.

I Trafikverkets uppdrag ingår att inom 24 timmar ha en reservbro på plats söder om befintlig bro. Reservbron ska medge enkeltrafik av lättare fordon. Inom en vecka efter händelsen som gjort den ordinarie bron ofarbar, ska en bro med kapacitet för dubbeltrafik vara på plats norr om bron. Brofundament är redan förberedda för båda broarna.

2.2. Sjöfartsverket

Sjöfartsverket ansvarar för öppning och stängning av bron på följande tider:

15 april - 30 september

06:00 – 22:00

Passage är möjlig varje hel timme utom 08:00 och 17:00.

1 oktober - 14 april

06:30 och 18.30

Passage är möjlig.

24 - 26 och 31 december samt den 1 januari

Kanalen är stängd.

Det förekommer, om än sällan, att polisen ber Sjöfartsverket stänga bron vid andra tider än ovan nämnda, om något brott nyligen har begåtts på västra sidan och man hoppas kunna spärra reträttvägen för gärningsmännen.

2.3. Kommunen

Kommunen har inget specifikt ansvar för bron. Om bron skulle vara ofarbar och liv, egendom eller miljö sätts på spel som ett resultat av det, är det emellertid kommunens ansvar då det i ”Lag (2006:544) om kommuners och landstings åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap” står att kommuner skall minska sårbarheten i sin verksamhet och ha en god förmåga att hantera krissituationer.

I 2 kap. Förberedelser för och verksamhet under extraordinära händelser i fredstid 1 § står:

”Kommuner och landsting skall analysera vilka extraordinära händelser i fredstid som kan inträffa i kommunen respektive landstinget och hur dessa händelser kan påverka den egna verksamheten.”

”Kommuner och landsting skall vidare, med beaktande av risk- och sårbarhetsanalysen, för varje ny mandatperiod fastställa en plan för hur de skall hantera extraordinära händelser.”

Arbetet med framtagandet av denna plan sker således mot bakgrund av ovanstående.

2.3.1. Vård- och omsorg samt hemtjänst

Som framgår av rubriken 3.5 är ett antal vårdtagare boende på västra sidan beroende av en fungerande omsorg, på boende såväl som i hemmet. 24 timmar är lång tid för de sjuka som inte kan förse sig med mat eller sköta sina toalettbesök själv. Vissa har dessutom ”livsuppehållande” insatser eller läkemedel så som dialys eller insulin.

Personalförsörjningen är med andra ord väsentlig och kan vara i riskzonen vid en ofarbar bro.

En alternativ lösning t ex med transport via båt eller bro bör finnas så vård- och omsorgsföretagen kan bemanna upp med personal på västra sidan. Sker ett broavbrott nattetid måste det vara möjligt att få över personal till våra vård- och omsorgsboenden och till hemtjänsten. Det väsentliga är att få över personal över kanalen, man räknar med att kunna lösa transporten vidare med bil på andra sidan på något sätt.

2.4. Räddningstjänsten

I Vellinge är brandmännen deltidsanställda. Det innebär att de har tjänster utanför räddningstjänsten, men att de har avtal med sin arbetsgivare om att de får lämna arbetet vid uttryckning i räddningstjänsten.

Räddningstjänsten i Vellinge kommun sköts genom avtal av räddningstjänsten i Trelleborg. I kommunen finns fyra deltidsstationer där en är belägen i Skanör och en annan i Höllviken. Dessa två stationer har varsin båt. Båten tillhörande Höllviken är placerad på norra delen av hamnområdet vid Falsterbokanalen.

Räddningstjänstens uppgift är att rycka ut vid bränder, trafikolyckor, farligt godsutsläpp och andra tillbud i omgivningen, som drabbar tredje man. Uppdraget är att skydda människoliv och egendom/miljö. Räddningstjänsten rycker även på sjukvårdslarm (se även nedan under rubriken Ambulans).

2.5. Polisen

Polisens uppgift är att rycka på larm vid pågående eller upptäckta brott. Man har ingen station eller annan placering på västra delen av bron och man har heller ingen båt utan är helt beroende av en fungerande broförbindelse.

2.6. Ambulans

I Vellinge kommun är det Region Skåne, som är ansvarig för att vi har en ambulans på behörigt avstånd. Sedan 2010 har Vellinge en ambulans stationerad i kommunen året runt på följande tider:

1 maj-31 augusti:	24 timmar
1 september-30 april:	16 timmar (klockan 08-00)

För att öka säkerheten för våra invånare har räddningstjänsten avtal med Region Skåne om att åka på så kallade sjukvårdslarm. Det innebär att räddningstjänsten larmas samtidigt med ambulansen och, om de är först vid olycksplatsen, kan sätta in hjärt- och lungräddning (HLR).

3. FAKTA KRING TRAFIKEN ÖVER/UNDER BRON

En ofarbar bro skulle självfallet främst innebära konsekvenser och i värsta fall också en direkt fara för liv, egendom och miljö, beroende på vad som händer samtidigt. Nedan följer en kartläggning av bron, trafiken över bron, de boende på västra sidan om bron och antal händelser vilka föranlett uttryckning av någon av blåljusmyndigheterna.

3.1. Räddningstjänsten

Antal larm till västra sidan av kanalen:

Antal sjukvårdslarm per år: 15-20 st

Antal larm totalt per år: 51-65 st

Siffrorna ovan är baserade på statistik under åren 2008-2012. Det finns inga mönster i statistiken liknande polisens gällande månad och vecka.

3.2. Polisen

Antal polisinsatser per år: 436 gånger (år 2012)

Antal polisinsatser per månad: 36 gånger i snitt per månad. Mest i juli (102 st) följt av oktober (56 st). Minst i mars (30 st). Detta är ärenden vilka genererat händelserapport (brott är begånget). Utöver detta rör sig polisen över bron även i andra sammanhang, vid övervakning etc.

3.3. Trafikverket

Antal fordon som passerar bron:

En solig och varm dag i juli: 21 000 fordon (räknat under Falsterbo horse show år 2008)

En vardag i oktober: 12 000 fordon

Per år: 4,3 miljoner fordon

Per vecka: 85 000 fordon

3.4. Sjöfartsverket

Antal båtar som passerar bron:

En solig och varm dag i juli: 80

En vardag i oktober: 1

Per år: 4 000

Per vecka: 500 (högsäsong) respektive 0 (lågsäsong)

3.5. Kommunen

Antal boende på västra sidan: 9 544 st

Antal barn i barnomsorg/förskola: 419 st

Antal barn i skola: 1 348 st

Antal personer med hemtjänst eller hemsjukvård: 280 st, allt från endast trygghetslarm till fullständig omvårdnad

Antal personer vilka anlitar hemtjänstföretag/hemsjukvård placerad på östra sidan om bron:

70 st. Även för de 210 som har hjälp från företag på västra sidan kan det bli problem med hjälp då säkert många av den personalen bor på "fel" sida av bron. Så skulle något hända nattetid kan det bli stora bekymmer om vi inte kan slussa över personal regelbundet.

Antal personer boende på vård- och omsorgsboende på västra sidan:

64 st boende på St Knut respektive Aspen

Antal personer som pendlar över bron dagligen (till arbete/studier): Ingen uppgift

3.6. Skånetrafiken

Antal transporter med färdtjänst till eller från Näset:

Under juli månad: 226 transporter (7,2 per dygn i snitt)
Under november månad: 334 transporter (11,1 per dygn i snitt)

4. RISKER

Bron kan bli påseglad, råka ut för ett mekaniskt eller elektroniskt fel, skadas i samband med omfattande trafikolycka samt utsättas för ett attentat eller en kombination av flera händelser.

Nedan följer de risker som bron kan utsättas för med en bedömning av sannolikhet och konsekvens.

Riskerna mäts från 1 – 4 där 1 är liten sannolikhet/konsekvens medan 4 är mycket hög dito.

Risk	Sannolikhet		Konsekvens		Faktor	
	Sommar	Vinter	Sommar	Vinter	Sommar	Vinter
1. Risk för påseglning, bron går ej att sänka ned. <Mer än en timmes ofarbarhet.>	1	0,5	1	1	1	0,5
2. Risk för mekaniskt fel, bron går ej att sänka alternativt går ned snett. <Mer än en timmes ofarbarhet.>	2	2	1	1	2	2
3. Risk för elektroniskt fel, bron går ej att sänka ned, ev pga. kabelbrand. <Flera timmars ofarbarhet. Kan i bästa fall ta emot fotgängare men håller ej för fordon.>	2	2	3	2	6	4
4. (Döds-)olycka på bron. Ej farbar förrän kontroll alternativt olycksutredning har gjorts (Trafikverket och/eller polis). <Flera timmars ofarbarhet.>	2	2	3	2	6	4
5. (Döds-)olycka inträffar före eller efter bron. Väg ej farbar förrän kontroll alternativt olycksutredning har gjorts (Trafikverket och/eller polis). <Flera timmars ofarbarhet.>	2	2	3	2	6	4
6. Brand, läckage eller påkörning av räcke inträffar på bron. Väg ej farbar förrän kontroll alternativt olycksutredning har gjorts (Trafikverket och/eller polis). <Flera timmars ofarbarhet.>	2	2	3	2	6	4
7. Attentat mot bron med avsikt att göra den ofarbar, större skador. <Mer än ett dygns ofarbarhet.>	1	1	4	3	4	3
8. Attentat mot bron med avsikt att göra den ofarbar. <Totalskada.>	1	1	4	4	4	4
9. Flygplansolycka på bron <Totalskada.>	1	1	4	4	4	4
10. Brand i Sjöfartsverkets verkstad eller i marinan (acetylentuber) vilket kräver 300 m säkerhetsavstånd <Flera timmars ofarbarhet.>	2	2	3	2	6	4

5. SCENARIER OCH PRIORITERINGAR

5.1. Scenario och dess utfall

Oavsett årstid och veckodag är 9 544 personer dagligen direkt berörda av bronns vara respektive icke vara. Under sommaren, framförallt i juli månad, ökar behovet av bron mångfalt.

En icke-fungerande bro en solig julidag skulle drabba:

- cirka 21 000 fordon som passerar bron inklusive
- drygt sju färdtjänsttransporter,
- 80 stycken båtar som vill passera under bron,
- polisen hade inte kunnat göra de 3,3 insatser de sannolikt hade behövt göra
- Sammanlagt 344 personer: 280 med hemtjänst/hemsjukvård och 64 boende på vård- och omsorgsboenden på västra sidan, riskerar att drabbas av störningar i sin service/vård pga. att personal inte kan ta sig till sina arbeten.

Utöver det skulle trafikstockningar uppkomma i stort sett omedelbart och sannolikt även sammanstötningar när fordon i kö försöker vända och köra tillbaka.

Ett annat problem blir att hitta parkeringsplats för de bilister som inte kan ta sig över bron med bil men som lyckas komma över på annat sätt (via båt eller någon annan tillfällig lösning).

5.2. Prioriteringar

5.2.1. Prio 1 – omedelbart

- Informera omedelbart via etablerade kommunikationskanaler att skadan inträffat - Alla
- Ta reda på omfattningen av skadan och beräknad tidsåtgång innan det åter är möjligt att via bron ta sig till västra sidan - Trafikverket
- Börja planera för alternativa sätt att transportera i första hand akuta transporter, i andra hand boende över kanalen – Vellinge kommun

5.2.2. Prio 2 – nästa steg

- Genomför alternativt/alternativa transportsätt – Vellinge kommun
- Fortsätt informera allmänheten, massmedia och Länsstyrelsen – Vellinge kommun
- Kontakta riskgrupper och planera för deras räkning – Vellinge kommuns olika avdelningar
- Ta generella beslut för de kommunala verksamheter som finns på västra sidan (förskolor, skolor, kommunal sjukvård etc) – Vellinge kommuns olika avdelningar

4.1. Kombination av händelser

En ofarbar bro kombinerat med att räddningstjänsten i Skanör-Falsterbo hjälper annan station med räddningstjänstuppdrag på östra sidan av bron kombinerat med en omfattande brand, trafikolycka, annan olycka eller pågående brott, kan bli förödande.

4.2. Följdhändelser

4.2.1. Transporter

Vid sådan skada på bron att reservbro som endast medger lätta fordon i enkelriktad trafik måste tas i drift, kan det få konsekvenser för livsmedels- och drivmedelsförsörjningen på Näset under den vecka det tar att få en farbar dubbelriktad bro.

I Skanör-Falsterbo finns flera vård- och omsorgsboenden, flera restauranger/hotell och en drivmedelsstation som sannolikt blir utan sina leveranser eftersom bron inte kan ta emot tunga lastbilar på den vecka det beräknas ta att få en ny permanent bro på plats.

4.2.2. Problem för de boende på västra sidan

Föräldrar som arbetar på östra sidan om bron finner det sannolikt inte acceptabelt att inte kunna återförenas med sina barn som går i förskola/skola på västra sidan förrän i värsta fall ett dygn efter brohaveriet.

4.2.3. Bemanning (förskolor, skolor, boenden, hotell, restaurang etc)

Personer som arbetar på västra sidan kan inte komma hem efter avslutat arbete och i värsta fall ej heller bli avlösta förrän ett dygn senare.

Plan vid ofarbar bro över Falsterbokanalen

Åtgärd		Vem gör/ansvar	
	Information om vad som hänt, problem som har uppstått (trafikstockningar, -olyckor), preliminär tidplan och vilket budskap som vi ska förmedla ut. Utse operativt ansvarig på plats som rapporterar kontinuerligt.		
11.	Besluta om organisationsform för igångsättande av åtgärder för att trygga tillvaron för de drabbade. Beslut om åtgärder i det korta och långa perspektivet.	Medlemmarna i punkt 10.	
Uppstart	12.	Starta upp kommunens krisledningsorganisation i tillämpliga delar (media/info, insatser/samverkansplanering och dokumentation)	Säkerhetschef och funktionsansvariga
	13.	Fastställ utformning av lednings-/stabsorganisation och funktioner	Säkerhetschef
	14.	Informera berörda externa aktörer	Säkerhetschef
	15.	Planlägg för servicenivå och åtgärdsbehov	Operativ ledning → Insatser och ev. Specialist
Fortsatt insats	16.	Fastställ gemensam lägesbild – vid behov gärna mha GIS (före/efter)	Insatser
	17.	Planera för skadeförebyggande åtgärder mot prioriterade verksamheter	MAS
	18.	Följ upp prognos genom kontakt med Trafikverket	Insatser
	19.	Följ upp resursbehov (frivilliga, entreprenörer...)	Insatser
	20.	Följ upp samverkansbehov nyckelfunktioner	Samverkansplanering
	21.	Följ upp prognoser/omfall för resursdisposition på kort och lång sikt	Operativ ledning → Personal och Insatser

6. ÅTGÄRDSPLAN

De inledande åtgärderna av en kris eller katastrof är avgörande för att effektivt kunna begränsa omfattningen på skadorna. En ofarbar bro kan, beroende på den beräknade tiden den är ofarbar och i synnerhet om någon annan händelse inträffar samtidigt, bli en extraordinär händelse.

I annat fall kan händelsen betecknas som en allvarlig händelse eller störning. Oavsett ska kommunens krisledningsorganisation aktiveras, till de delar som är nödvändigt.

6.1. Åtgärdskalender för initialt agerande

Om bron plötsligt skulle bli ofarbar, oavsett om det handlar om trafikolycka, påsegling, sabotage eller mekaniskt fel, är det sannolikt Sjöfartsverket som är första myndighet att upptäcka skadan.

	Åtgärd	Vem gör/ansvar
Klarlägg lägesbild	1. Om Sjöfartsverket är på plats: Om Sjöfartsverket inte är på plats, annan ordning?	Sjöfartsverket → Trafikcentralen. Trafikcentralen → sms → kommunens säkerhetschef och kommunikationsdirektör
	2. Om avbrottet inte beräknas vara avhjälpd inom en-två timmar ska kommundirektören, trafikingenjör samt chef för Vellinge Direkt kontaktas.	Kommunens säkerhetschef
	3. Kommundirektören kontaktar KLN samt operativ ledning i nödvändiga delar. Ordförande för omsorgsnämnden, utbildningsnämnden, för gemensam medborgarservice, utbildningschef och enhetschef för vård- och omsorgsenheten är prioriterade	Kommundirektör
	4. Säkerhetschefen kontaktar krisledningsorganisationens stab i nödvändiga delar. Insatser/samverkansplanering och Dokumentation är prioriterade.	Kommunens säkerhetschef
	5. Klarlägg omfattning och upprätta 1:a lägesbild som underlag för fortsatt arbete	Trafikverkets Tib och Sjöfartsverkets Tib
	6. Publicera information på kommunens hemsida, på Twitter och Facebook. Om Vellinge Direkt öppnas med anledning av avbrottet ska radio P4 kontaktas.	Kommunikationsdirektör Vellinge
	7. Trafikverket informerar om avbrottet på www.trafikverket.se → Läget i trafiken	Trafikverkets Tib
	8. Sjöfartsverket informerar om att farleden stängs på www.sjofartsverket.se → Sjöräddning online samt sänder ut navigationsvarning via VHF	Sjöfartsverkets Tib
	9. Om reservbro måste till, kontakta brobyggare	Trafikverkets Tib
	10. Sammankalla till möte snarast (inom 1 ½ timme) med Trafikverket, Sjöfartsverket, räddningstjänst, polis, enhetschef för vård och omsorg, säkerhetschef, trafikingenjör, kommunikationsdirektör, kommundirektör, chef Vellinge Direkt, funktionsansvarig insatser/samverkansplanering (i krisledningsorganisationen) och berörda nämnsordföranden.	Kommunens säkerhetschef

7. FÖRSLAG PÅ/KOMMANDE FÖREBYGGANDE ÅTGÄRDER

7.1. Juli månad/Falsterbo horse show-veckan

Juli månad med badsäsong och många olika aktiviteter innebär som regel en hög trafikintensitet med långa köer från rondellen vid Toppengallerian i Höllviken och hela vägen över bron mot Ljungen.

För att eliminera risk för brohaveri under denna intensiva trafikperiod förslås bron vara stängd för båttrafik under den mest hektiska delen. För 2013 har kommunen föreslagit att inga broöppningar sker på följande tider:

Onsdag den 10 juli till och med söndag den 14 juli klockan 08:00-10:59 samt 16:00-19:00 (med anledning av Falsterbo Horse Show). Som kompensation kunde en extra öppning ske ovan nämnda dagar klockan 19:30 om många båtar väntar.

Önskemålet gick emellertid inte igenom hos Trafikverket för 2013.

Förnyad ansökan kommer att göras inför 2014 och föreslås innehålla önskemål om inskränkningar i broöppnandet under hela juli månad då problemet kan vara lika stort under hela perioden.

7.2. Persontransport vid ofarbar bro mer än 5-6 timmar dagtid

I dagsläget finns inget alternativ att ta sig över kanalen under de 24 timmar det tar att få på plats en reservbro som klarar enkelriktad bitrafik. Fyra andra alternativ har emellertid identifierats:

- Försvarsmakten har möjlighet att få på plats en 30 meters gångbro på 30 min. Bron förvaras emellertid i Eksjö och bara transporten hit tar fyra timmar. Den totala tidsåtgången torde bli längre beroende på om behovet av en bro uppstår under kontorstid eller på en helg.
- En annan idé (från Sjöfartsverket) är att utnyttja någon av slussportarna och hänga på några skräddarsydda konsoler på vilka man sedan kan bygga en tillfällig överfart för fotgängare. Konsolerna tillverkas av lätt hanterbart material, t.ex. aluminium, ungefär som en byggnadsställning i lättmetall.

Konsolerna monteras på snabbaste sätt med båt eller att man bygger sig ut från någon av sidorna. Det mesta av materialet skulle kunna lagras i något av maskinhusen till slussarna på östra sidan.

- En tredje idé (från Försvarsmakten) är att kommunen äger egna broar som finns på plats direkt och att den entreprenör som svarar för vägunderhåll eller annan entreprenör, också svarar för att serva, montera och övervaka bron/-arna. Broarna kan då också, kanske, merutnyttjas i samband med andra kommunala evenemang där behov finns att kunna korsa kanalen gående. Andra kommuner i närområdet (utifrån tidskrav) kan kanske också hyra dem vid andra tidpunkter.

Någon uppgift om kostnad för en sådan bro finns inte. Kanske även en förhandlingsfråga om kommunen kan agera som exempelvis reklampelare för företaget. Denna diskussion kan Försvarsmakten underlätta, genom att ta reda på vem som är tillverkare eftersom bron är en civil konstruktion, om så önskas.

- Ett fjärde förslag är att få dit en trafikverksfärja och lägga den som överfart i kanalen. Dylåka finns i Blekinge och Göteborg.

Om inget annat är förberett återstår att kontakta privata båtägare och med dem avtala om transport över kanalen. Att bara akut sjuka ska kunna transporteras under de 24 timmar som det kan ta innan en reservbro är på plats är inte godtagbart.

7.3. Vändplatser för ordinarie busstrafik

7.3.1. Näset

Vid ofarbar bro kan den buss som eventuellt befinner sig på Näset, användas som shuttle från Falsterbo-Skanör-Ljunghusen-bron och tillbaka igen för att transportera personer vilka nödgats ställa sin bil på östra sidan om bron.

Pia Eriksdotter, trafikplanerare på Skånetrafiken, säger: "Det skulle vara fullt möjligt att bussen kör shuttle på Näset om den kan vända vid bron. Övervägande av bussarna går på gas, ett fåtal på diesel. Inga bensin. Och på en tankning kan de i princip köra en hel dag."

Det finns ingen gasstation i Vellinge kommun.

Tänkbar vändplats är att utnyttja platsen vid Kanalkiosken på västra sidan om bron. Denna bör emellertid testköras alternativt att man gör körspårstudier.

7.3.2. Höllviken

Den ordinarie busstrafik som kommer från Malmö får vända i Höllviken istället för i Falsterbo genom att efter hållplats Höllviken Centrum fortsätta att köra på Falsterbovägen genom Höllviken ned till FBU-gården och därefter gå via hållplats Höllviksstrand på väg 100 tillbaka till Höllviken Centrum.

7.4. Parkering av bilar

Behov kommer att finnas av planer för uppställning av fordon som inte kan komma över bron, samt förberedd vägvisning att ta i bruk vid händelse. Detta gäller på båda sidor om bron. Bilar som köat på respektive sida av bron vid haveriet måste parkeras så att de inte blockerar vägen för varandra när brotrafik så småningom är möjlig igen. Dessutom måste brobyggarna av reservbron och eventuellt även den mer permanenta bron på norra sidan att kunna ta sig fram.

7.5. Hamnplanen

Om beslut fattas att den norra bron (för dubbeltrafik) ska börja byggas måste hamnplanen vara fri från uppställda båtar, stöd i vägbanken förberedas, anslutningar vara förberedda och dykdalber vara kapade. Den norra bron kommer med lastbil 12 st lastbilar + släp. Beräknad tid för att bygga norra bron ca en vecka.

7.6. Inplåtning av kablar

Trafikverket planerar att plåta in de kablar som strömförsörjer bron för att minska risken för kabelbränder.

7.7. Förstärkning av reservkraft, bron

Trafikverket planerar att under tidig höst 2013 stärka upp säkerheten i reservkraftsförsörjningen med ett reservkraftverk placerat inne i Falsterbobron om man av någon anledning skulle tappa reservkraften från tornet till bron. Verket behövs för att kunna manövrera bron vid t.ex. en kabelbrand.

Försörjningen kommer således att ske enligt följande:

- Inkommande nät

- Reservkraft i tornet
- Reservkraft i bron

När installationen är klar kommer Falsterbobron att vara den mest säkra i landet ur ett reservkraftsperspektiv.

