

PM

Nya färjeleder i Stockholm, Slagsta-Tyska botten

Stockholms kommun, Stockholms län

Utredning 2010-09-30

Projektnummer: 883850



☒ TK	☐ EK
Dnr: 72010-330-03762/1	
Aktuppgift 330	
Avslutat	
INKOM	10 -10 -18
Avdelning TP	Byrå/ Enhet
Handläggare TP	Sign

Dokumenttitel: Nya färjeleder i Stockholm, Slagsta-Tyska botten

Skapat av: Anja Olsson och Curt Wichmann, Nitro Consult

Dokumentdatum: 2010-09-30

Dokumenttyp: PM

DokumentID:

Ärendenummer:

Projektnummer: 883850

Version: 1

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Anna Krafft

Uppdragsansvarig: Torbjörn Lundbom

Konsultens uppdragsnummer: 0921 7051

Distributör: Trafikverket, 171 90 Solna, telefon: 0771-921 921

Sammanfattning

Trafikverket planerar en ny temporär färjeled mellan Slagsta, Botkyrka kommun, och Tyska botten, Stockholms stad, med syftet att erbjuda dispensfordon en alternativ väg till Essingeleden som i dag inte bärighetsmässigt klarar av dessa fordon. Färjeleden utgör även ett kostnadsfritt alternativ till leden Slagsta - Ekerö. Vidare behöver inte dispensfordonen ta vägen för över Eskilstuna - Västerås alt Rindö - Vaxholm för att klara Mälar - Saltsjöpassagen. Syftet med föreliggande utredning är att beskriva projektets förutsättningar, tillståndsprocess och genomförande.

Den planerade leden avses att köras med befintlig färja från leden Slagsta - Ekerö, på tider när trafiken är låg. Färjorna kommer att köras vid ett tillfälle före kl 07.00 och ett tillfälle efter kl 19.00. Färjan kommer att utgå från Slagsta och endast lossa/lasta vid Tyska botten. Vid Tyska botten kommer alltså färjan endast att ligga under den tid det tar att köra av och köra ombord. Verksamheten bedöms behöva pågå till dess Essingeleden tillåter tyngre fordon, vilket beräknas ske från 2013.

Huvudman för färjelinjen kommer att vara Trafikverket. För nyttjande av marken kommer Trafikverket att teckna avtal med Exploateringskontoret i Stockholm samt Jehander.

Vid Slagsta används befintligt färjeläge varför inga byggnadstekniska åtgärder krävs. Vid det planerade färjeläget i Tyska botten arrenderar i dag Sand och Grus AB Jehander en grusdepå. Avtal kommer att upprättas mellan Trafikverket och markägaren (Stockholms stad) för nyttjande av marken för färjeverksamheten. Inför planering av området har markundersökningar i vattnet och på land genomförts. En tillfällig kajkonstruktion, dimensionerad för tre års livslängd, planeras för färjeläget. Verksamheterna ska skiljas åt med stängsel och grind. Mindre ändringar inom Jehanders område planeras för att frigöra yta för dispenstrafiken till och från färjan samt ny vägbyggnad, muddring mm. En mindre ändring av korsningen Bergslagsvägen/Blackebergsvägen kommer också att genomföras. Den maximalt tillåtna lasten för dispensfordonen är satt till 100 ton och den totala fordonslängden och -bredd med last får inte överskrida 30 m resp bredd 4,5 m.

Vid byggande av kajanläggningen har hänsyn tagits till miljön med avseende på buller, spridning av föroreningar samt uppslamning i vattnet. Till Länsstyrelsen har en anmälan om vattenverksamhet inlämnats. Den planerade färjeleden befinner sig inom östra Mälarens vattenskyddsområde. Samråd kommer att ske med Jehander, berörda arrendatorer i närområdet samt en närbelägen båtklubb. Övriga i området informeras via lokal press i början av oktober samt inför byggstart.

Kostnadsuppskattningen för genomförande av verksamheten har uppskattats till 5,9 Mkr. Till detta tillkommer en årlig driftskostnad på 4,5 Mkr. För att klara slutdatumet pågår parallellt med upprättande av gällande avtal och tillstånd även projektering. Entreprenadstart är planerad till 1 november, 2010. Anläggningen planeras att kunna tas i drift under januari 2011.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning.....	3
Bakgrund	5
Syfte	5
Underlag.....	6
Omfattning	6
Huvudmannaskap	6
Finansiering	6
Förutsättningar	6
Trafikunderlag	7
Tekniska förutsättningar	7
Miljö	8
Risk och säkerhet	8
Utförda undersökningar.....	9
Befintliga förhållanden.....	9
Förslag till åtgärder	10
Väganvisning	10
Korsningen Bergslagsvägen/Blackebergsvägen	10
Tyska botten.....	10
Slagsta	11
Drift av anläggning	11
Erforderliga avtal och tillstånd	11
Avtal	11
Tillstånd.....	11
Kostnader, tid- och handlingsplan	12
Kostnader	12
Tidplan.....	13
Handlingsplan.....	13

Bilaga 1: Tyska botten – Plan, översikt

Bakgrund

Trafikverket planerar en ny temporär färjeled för dispensfordon mellan Slagsta, Botkyrka kommun, och Tyska botten, Stockholms Stad. Med dispensfordon avses fordon som måste söka transportdispens för att få köra på det allmänna vägnätet pga att de överskrider tillåten last och/eller längd/bredd. Syftet med leden är att erbjuda dispensfordon en alternativ väg till Essingeleden som i dag inte bärighetsmässigt klarar av dessa fordon.

Dispenstransporter under 100 ton kan idag åka via Slagsta - Ekerö med färja. Transporter med max bruttovikt 100 ton blir därefter hänvisade via Hjulstakorset och Bergslagsvägen. Transporter under 80 ton kan åka via Haga Norra, Frösundaleden och Huvudstaleden, eftersom bl a Huvudstabron har begränsning på 80 ton. På grund av det ökande antalet tunga transporter via Ekerö sedan dispensfordon inte tilläts på Essingeleden, har problem kunnat konstateras vid Tappströmsbrons landfästen. Det kostar idag, beroende på typ av transport 1 500 - 3 000 kr (från 1 april, 2009) för en dispenstransport att åka med färjan mellan Ekerö och Slagsta med slutdestination Ekerö. För dispensfordon som kräver följebil för transport utanför Ekerö kommun är avgiften 15 000 kr. Transportörerna anser att det är för dyrt att åka via Ekerö varför det inte anses lönsamt att i alla lägen välja denna väg. Det alternativ som återstår för att klara av Mälar - Saltsjöpassagen är att köra över Eskilstuna - Västerås alternativt färjeleden Rindö - Vaxholm.

Den planerade leden avses att köras med befintlig färja från leden Slagsta - Ekerö, på tider när trafiken är låg. Färjan kommer att köra en tur före kl 07.00 på morgonen och en tur efter kl 19.00. Verksamheten bedöms behöva pågå till dess Essingeleden tillåter tyngre fordon, vilket beräknas ske från 2013.

Vid det planerade färjeläget vid Tyska botten har i dag Sand och Grus AB Jehander en grusdepå för att försörja privata och kommunala mindre verksamheter med grus i olika fraktioner inom Stockholms norra del. Diskussioner har förts mellan Jehander, Stockholms stad och Trafikverket angående markåtkomst samt anpassning av området för de två olika verksamheterna.

Syfte

Syftet med föreliggande PM är att beskriva projektets förutsättningar, tillståndsprocess och genomförande.

Underlag

Följande dokument har utgjort underlag till föreliggande utredning:

- Nya färjeleder i Stockholm. Vägverket juni 2008
- Digitalt kartunderlag, Tyska botten, tillhandahållet av Stockholms Stad
- Kompletterande inmätningar och geotekniska undersökningar inom aktuellt område vid Tyska botten, utfört av Sweco under 2010
- Färjeläge för dispensfordon – Beräkning av kajnivå. Vectura 2010-08-24
- Hässelbybanan, Överdäckning av banan vid Blackberg – Bärighetsberäkning, tung transport. Projekt Engagemang 2010-04-14.
- Teknisk beskrivning – Nya färjeleder i Stockholm, Slagsta – Tyska botten. Trafikverket september 2010.
- Anmälan om vattenverksamhet – Tillfälligt färjeläge Tyska Botten. Trafikverket 2010-09-13.

Omfattning

Föreliggande utredning omfattar teknisk lösning och kostnader för den planerade färjeleden. För Tyska botten omfattar denna utredning sträckan från korsningen Bergslagsvägen/Blackebergsvägen fram till läget för ombordkörning på färja. I Slagsta avses att nyttja befintligt färjeläge och vägnät. Eftersom de färjor som idag trafikerar Slagsta - Ekerö kommer att användas för den nya leden, kommer inga byggnadstekniska åtgärder att krävas vid Slagsta.

Huvudmannaskap

Färjeleden kommer att drivas av Trafikverkets färjerederi. Huvudman för färjedriften kommer att vara Trafikverket.

Finansiering

Trafikverket avser finansiera anläggningen och driften av färjeleden genom medel från den nationella investeringsplanen.

Förutsättningar

De förutsättningar som huvudsakligen har legat till grund för val av platsen för det tänkta färjeleden har varit:

- Leden avses att endast nyttjas av dispensfordon, ej persontrafik.
- Det ska innebära en tids- och kostnadsvinst att resa med färjan.
- Vägnätet till och från färjeläget ska vara minst BK1-klassat.
- Dispensfordonen ska enkelt kunna ta sig vidare ut på huvudleder.

Färjeleden ska brukas under tiden fram tills Essingeleden medger full belastning. Anläggningen vid Tyska botten ska ses som en tillfällig konstruktion och dimensioneras därför för tre års livslängd.

Trafikunderlag

En färjeförbindelse mellan Tyska botten och Slagsta riktar sig i första hand mot dispenstransporter tyngre än vad BK1 medger, dvs de transporter som inte får trafikera Essingeleden. Det innebär fordon med en totalvikt över 60 ton, men även fordon som väger drygt 25 ton och mer, men som inte har tillräckligt många eller rätt avstånd mellan axelparen. Exempel på fordon runt 25 ton som inte uppfyller kraven i BK1 är kranbilar. Sedan dispens har slutat ges till tyngre fordon än BK1 på Essingeleden får dessa transporter i många fall åka långa omvägar.

Att istället ta dessa transporter på färja förbi Stockholm kan, även enligt åkarna själva, vara ett alternativ. Förutsättningen är dock att transporten har garanterad plats på färjan, eller att det i förväg är möjligt att boka. Med de färjor som finns idag kan endast 3-4 fordon tas med på en färjetur. Resan med färjan kommer att vara kostnadsfri, däremot tas en avgift för transportdispensen ut i vanlig ordning av väghållaren.

Sammanfattningsvis är en ny färjeled mellan Tyska botten och Slagsta ett positivt tillskott till transportsystemet därför att:

- Det minskar miljöbelastningen eftersom dispensfordonen ges möjlighet till en kortare resväg
- Staten kan erbjuda en alternativ väg för de flesta dispenstransporterna istället för Essingeleden

Tekniska förutsättningar

En färja från leden Slagsta - Ekerö är tänkt att användas för den nya leden. Färjan planeras lägga till vid Tyska botten och lossa och ta ombord dispensfordon under några minuter på morgonen och på kvällen under den tid på dygnet då Jehanders verksamhet är stängd.

För anläggningen förutsätts minsta möjliga ingrepp i Jehanders verksamhet. Lösningen för själva färjeläget kommer att bestå av konstruktioner på land som medger att fordonen kör direkt ut på färjan. Uppställning av väntande fordon bör kunna ske utanför området för Blackeberg och Södra Ängby, förslagsvis inom Lunda industriområde, eftersom läget vid Tyska botten inte medger utrymme för uppställning av fordonen. Vid Slagsta används befintlig uppställningsyta. Kommunikation mellan färjan och dispensfordonen kommer att ske via mobiltelefoner.

Färjeläget vid Tyska botten kommer att dimensioneras för att kunna ta emot dispensfordon när Mälarens vattenstånd befinner sig mellan medelhögsta och medellägsta nivå. Är vattenståndet högre eller lägre får fordonen köra annan väg. Detta händer dock ytterst sällan utifrån befintlig statistik.

Anläggningen vid Tyska botten dimensioneras för fordon med totalvikt 100 ton och axellast 13 ton. Dimensionerande maxlängd respektive bredd (inkl last) är 30 m respektive 4,5 m.

Miljö

En detaljerad beskrivning av miljöaspekter på projektet framgår av "Anmälan om vattenverksamhet".

Färjeleden kommer att gå mellan två färjelägen inom östra Mälarens vattenskyddsområde. Det är därför viktigt att verksamheten bedrivs mot bakgrund av detta. T ex ska tankning av färjan ske från tankbil, endast när färjan ligger still. Tankningen kommer att ske vid färjeläget i Slagsta. Vid tankning ska finnas personal som bevakar. Tanken rymmer ca 60 m³ och vid tankning fylls på ca 30 m³.

För att minimera buller då färjans klaff läggs an mot kaj ska bullerdämpande åtgärder vidtas genom att använda ljudisolerande material. Bullerberäkningar har inte genomförts i detta skede eftersom liknande konstruktioner, som den som planeras användas vid Tyska botten, inte finns idag. Bullermätningar kommer däremot att genomföras då färjeleden tas i bruk och åtgärder vidtas om riktvärden överskrids.

Vid byggande av kajanläggningen kommer allt arbete från vatten att undvikas. Såväl spontning, schaktning och byggande av kaj kommer att ske från land. Muddringsarbeten kommer att ske med skopa från land och avvattning görs avskärmat på land.

Åtgärder vidtas för att minimera risker vid anläggningsarbetena, bl a ska länsar läggas ut ner till botten för att förhindra grumling och spridning av föroreningar och slam utanför arbetsområdet. Arbetstiderna begränsas till vardagar mellan kl 07.00-19.00, vissa arbeten kommer dock att behöva utföras under helg för att inte hindra Jehanders verksamhet. Bullerdämpande åtgärder måste vidtas t ex vid sponting. För att minimera risken för spill från arbetsfordonen måste dessa, i samband med tankning, stå uppställda minst 50 m från strandlinjen.

Risk och säkerhet

Den planerade färjeleden är avsedd enbart för dispensfordon, vilket eliminerar risker förknippade med persontrafik. Transporter av farligt gods kommer inte att tillåtas pga att verksamheten ligger inom vattenskyddsområde. De större dispensfordonen trafikerar i dag redan leden Slagsta - Ekerö, varför det inte kommer att ske någon förändring av verksamheten vid Slagsta. Vid Tyska botten separeras områdena för färjeverksamhet från Jehander med en grind. Vid kaj monteras en bom för att förhindra trafiken från Jehanders att köra ner i vattnet.

Dispensfordonen kommer inledningsvis att följas av följebilar vid passage ner till Tyska botten, vilka säkerställer det övriga trafikflödet. Efter utvärdering kan dessa följebilar komma att tas bort. De längre fordonen är utrustade med

svängande bakaxlar, vilket medger mindre svängradie vid korsningar och infart till Tyska botten.

Dispenstransporter som avser använda färjan kommer att gå mellan Bergslagsvägen och Tyska botten före kl 07.00 och efter 19.00. Därmed undviks transporter i samband med skoltid vid Södra Ängbyskolan och det uppstår inga risker vid passage av skolan.

Färjan är utrustad med dubbla maskiner. I det fall bägge maskinerna skulle slås ut finns ankare i för och akter.

För att säkerställa att färjan inte kör fel vid inloppet till Tyska botten monteras en "enslinje" med belysning, som även kan brukas vid dimma.

Utförda undersökningar

Följande tekniska undersökningar har genomförts inom ramen för detta projekt:

- Inmätning - Stora delar av det berörda området för Jehanders grushantering samt delar av Blackebergsvägen har mätts in och arbetats in i stadens grundkarta och koordinater är angivna i system Sweref 99 1800 och RH00.
- Lodning i vattnet - Området i vattnet för den planerade färjeverksamheten har ekolodats. Vattendjup anges i system RH00.
- Bottenprovtagning - Provtagning av botten i viken utanför Tyska botten har utförts inför inlämnande av anmälan om vattenverksamhet till länsstyrelsen. Syftet var i första hand att provta sedimenten med avseende på föroreningar, men även att fastställa bottensedimentens karaktär. Provsvaren visade på låga halter av föroreningar.
- Geotekniska undersökningar - Jord- och bergsondering har utförts vid tre tillfällen i syftet att fastställa jordarnas tekniska egenskaper samt djup ned till bergets överyta. Resultaten ligger sedan till grund för dimensionering och konstruktion av kajanläggningen. Jorden består i huvudsak av fyllnadsmassor ovanpå sand- och grusblandad lera. Leran är konsoliderad.

Befintliga förhållanden

Området för det tänkta färjeläget i Tyska botten ligger vid en låglänt kuststräcka vilket gör det lämpligt för tilläggning av färjan. Vagnätet till/från E4 och E18 har BK1-klassade vägar. Intill korsningen Bergslagsvägen/Blackebergsvägen passerar vägen över en betongbro över tunnelbanan. Beräkningar har gjorts för denna för att säkerställa dess bärighet.

Inom Jehanders område och i det tänkta läget för väg mellan Blackebergsvägen och kaj, står idag en manskapsbod med tillhörande septitank för avlopp. Boden kommer att behöva flyttas för att ge plats åt dispensfordonen. I vattnet strax utanför området står en kran uppställd på betongblock. Den används inte idag utan står kvar sedan tidigare verksamheter i området. Kranen står intill den

planerade kajanläggningen och kommer att påverkas av muddringen. Enligt Jehander kan denna rivas och behöver ej ersättas.

Öster om det tänkta färjeläget finns en småbåtsklubb. När färjan ligger vid kaj kommer avståndet till deras bryggor vara ca 15 m. Samråd kommer att föras med klubben för eventuell påverkan.

Vid Slagsta finns idag ett befintligt färjeläge för leden Slagsta - Ekerö. Denna led tar även dispensfordon varför kajkonstruktionen är dimensionerad för tung trafik.

Förslag till åtgärder

Väganvisning

Färjeleden är endast avsedd för dispensfordon. Dispensfordon får anvisad körväg i och med beviljandet av dispensansökan varmed skyltning eller annan allmäninformation inte kommer att vara aktuell.

Korsningen Bergslagsvägen/Blackebergsvägen

För dispensfordon finns speciella regler för framfart inom tätorter. Det är framför allt viktigt att dessa fordon kan ta sig från huvudstråken ner till färjeläget. I den aktuella korsningen har teoretiska modeller testats samt en provkörning med dispensfordon av standardstorlek genomförts. Erforderliga åtgärder vid korsningen utgörs av flytt av signalstolpe vid övergångsstället i början av Blackebergsvägen för att ge plats åt de längre och bredare fordonen.

Tyska botten

Ett förslag för teknisk utformning av anläggningen har tagits fram.

- Färjan lägger till vid en iordningställd kajkonstruktion. Denna kajkonstruktion omfattar en betongplatta på land, eventuellt grundlagd med pålar till fast mark. En spont slås ner i marken runt om konstruktionen för att hålla tillbaka jorden från att erodera ut i vattnet och orsaka sättningar.
- Muddring av botten till 5 meters vattendjup i en omfattning av ca 20 meter åt varje sida kring en tänkt mittlinje. Massorna består av sand och grus med inslag av lera. Muddringen sker från land, avvattnas och transporteras till tipp.
- En väg, ca 30 m lång, med tillräcklig bärighet byggs mellan Blackebergsvägen och färjeläget.
- Grinden in till området ersätts med motordriven sådan som medger fjärrstyrning för att öppna och stänga. En skjutgrind sätts upp för att skilja färjeverksamheten från Jehanders verksamhet.
- Mindre ändringar inom Jehanders område som frigör yta för dispenstrafiken till och från färjan. Dessa ändringar är bl a flytt av manskapsbod, flytt av stängsel samt ny körväg inom området.

Slagsta

Inga byggnadstekniska åtgärder krävs.

Drift av anläggning

Färjan kommer att utgå från Slagsta och endast lossa/lasta vid Tyska botten. Vid Tyska botten kommer alltså färjan endast att ligga under den tid det tar att köra av och köra ombord. Förarna har telefonkommunikation med färjeskepparen för att passa in tider för avgång eftersom läget vid Tyska botten inte medger utrymme för uppställning av fordonen. Vid Slagsta finns utrymme för uppställning vid färjeläget.

Turen tar ca 45 minuter med avgång från Slagsta kl 06.00 och 19.00. Avgång från Tyska botten blir ca kl 07.00 och 20.00. Färjan kräver broöppning av Nockebybron.

Området vid Tyska botten kommer, liksom idag, att vara inhägnat med stängsel. En motordriven slaggrind monteras vid in/utfart till Blackebergsvägen. Grinden kommer att kunna fjärrstyras med mobiltelefon, men den ska även kunna öppnas manuellt.

Drift och underhåll av anläggningen, såsom snöplogning, sandning, potthålslagning, kommer att ske efter överenskommelse och i samarbete med Jehander.

Erforderliga avtal och tillstånd

Avtal

Jehander har sedan flera år ett arrendeavtal med Stockholms stads Exploateringskontor. För att Trafikverket ska kunna nyttja del av Jehanders ytor vid Tyska botten krävs dels en överenskommelse mellan parterna samt en teknisk lösning så att parterna känner sig trygga inom sina respektive verksamheter. Arrendeavtal behöver upprättas mellan Trafikverket och Stockholms stad samtidigt som befintligt arrendeavtal mellan Jehander och staden behöver revideras.

Ekerö kommun är huvudman för färjeleden mellan Slagsta och Ekerö. Idag finns ett nyttjandeavtal upprättat mellan Ekerö och Botkyrka kommuner gällande färjeläget vid Slagsta. Detta avtal måste ses över då verksamheten utökas med ytterligare en led.

Tillstånd

För det planerade kajläget vid Tyska botten krävs inget tillstånd från Länsstyrelsen på grund av att området är klassat som hamn, däremot krävs en anmälan om vattenverksamhet. För muddringsarbetet erfordras en beskrivning om utförande, och konsekvenser av detta, att även ingå i anmälan. Området är inom fastställt vattenskyddsområde för östra Mälaren, men Länsstyrelsen har gjort bedömningen att en dispens ej behövs med avseende på detta.

Eftersom området idag är att betrakta som hamnområde görs bedömningen att förnyat planförfarande med lagkrav på samråd inte är nödvändigt. Trafikverket samråder dock med berörda sakägare såsom Stockholms stad, Jehander, båtklubben samt berörda arrendatorer i närområdet. Övriga i området informeras via lokal press i början av oktober samt inför byggstart.

För trafikering inom Stockholms stad finns upprättade riktlinjer för dispensfordon och avgifter för den verksamheten. Detta finns reglerat hos kommunen i "Utlåtande 2009:40 RII (dnr 314-2750/2008)".

Kostnader, tid- och handlingsplan

Kostnader

Kostnadsuppskattningen för genomförande och drift av verksamheten har uppskattats enligt nedanstående tabell:

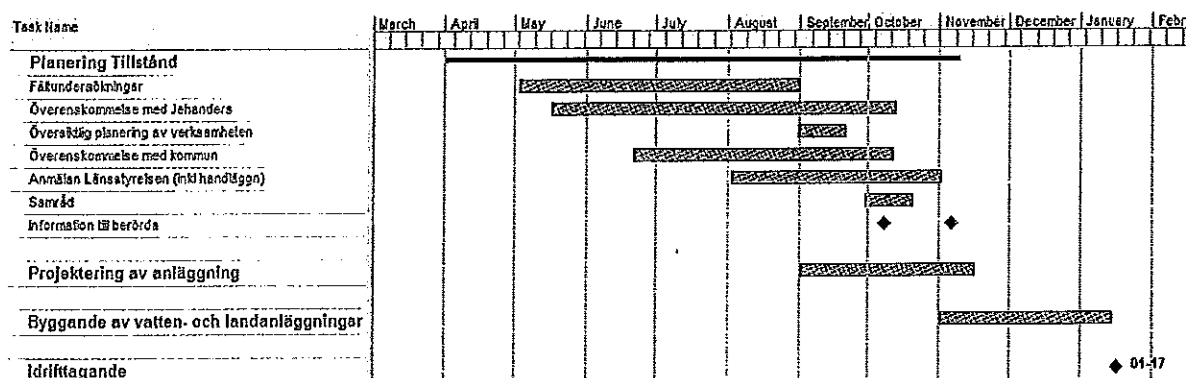
Aktivitet	Budgeterad kostnad (Mkr)	Anmärkning
Anläggningskostnad	4,6	Avser ny anläggning vid Tyska botten.
Byggherrekostnad	0,3	
Ekonomisk osäkerhet	1,0	
Summa utförande	5,9	
Driftkostnad	4,5	Avser kostnad per år.

Tidplan

En realistisk tidplan kan delas upp i tre faser:

1. Planering, tillstånd och avtal
2. Projektering av anläggning i vatten och på land
3. Byggande av anläggning

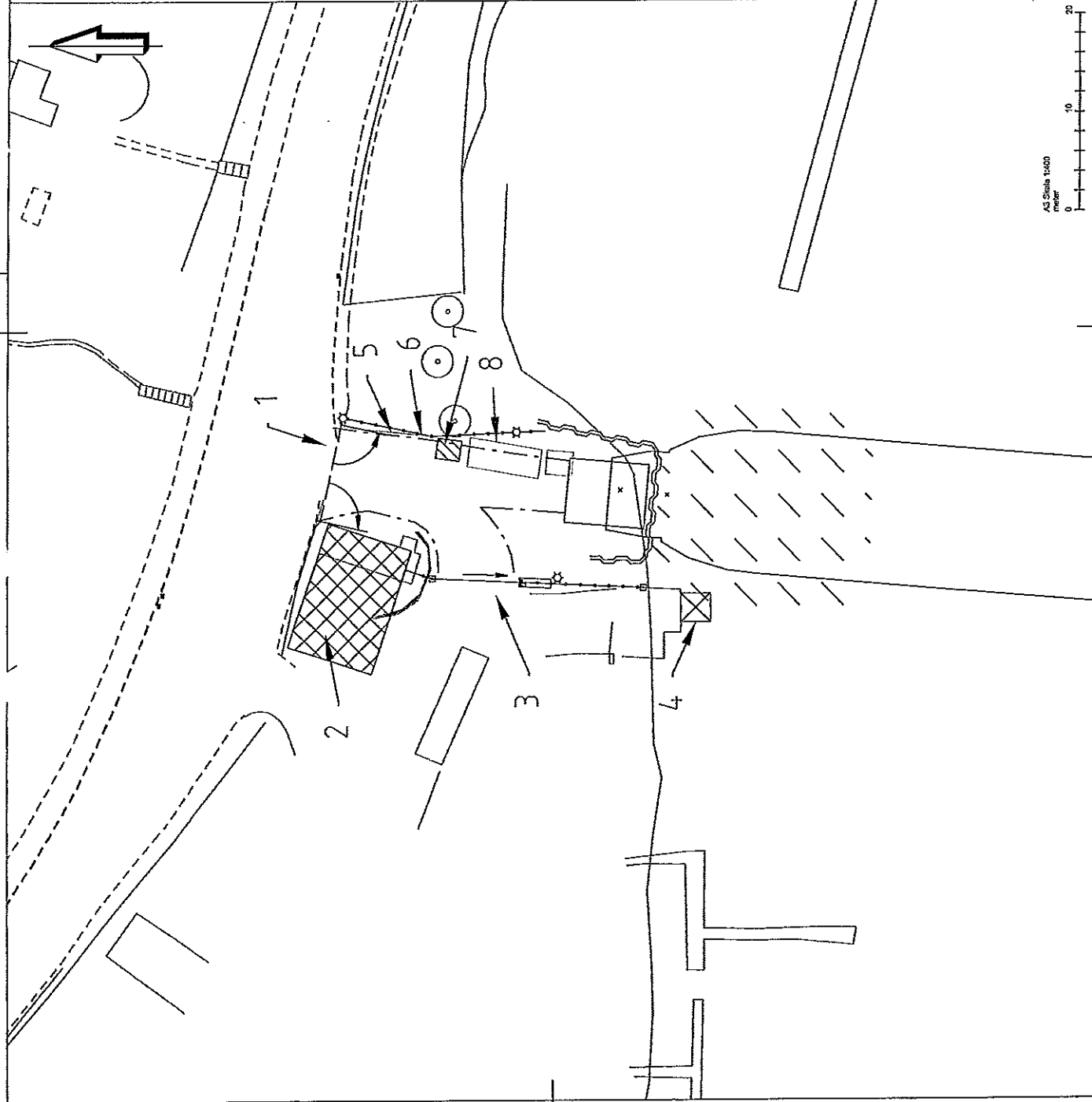
Enligt nedanstående preliminära tidplan skulle på så sätt anläggningen kunna tas i drift under januari 2011.



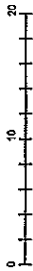
Handlingsplan

Målet för den planerade färjeleden är att kunna vara i full drift under januari 2011. Det är framför allt åkerinäringen som snabbast möjligt vill ha en lösning på transporter av dispensfordonen inom Storstockholmsregionen. Därför driver Trafikverket parallellt med att komma överens med Exploateringskontoret och Jehander om nyttjande av marken vid Tyska botten, anmälan till och diskussioner med Länsstyrelsen samt samråd med berörda och diskussioner med byggnadsnämnden. Samtidigt har projekteringen av själva kajanläggningen med tillhörande tillfartsväg påbörjats.

I det fall överenskommelse kan nås med de berörda kan entreprenadarbetena påbörjas i början av november. Som framgår av tidplanen bedöms arbetena vid Tyska botten samt viss ombyggnad av korsningen Bergslagsvägen/Blackebergsvägen kunna vara klara till mitten av januari 2011.



ÅS Skala 1:500
meter



FÖRKLARINGAR

- Spont, permanent
- Vägmråde färjetrafiken
- Ung område för muddring
- Belysning, generell
- Träd, inmätta

ÅTGÄRDER – LAND

- (1) Motorstyrd slaggrind, 10m.
- (2) Ufrymme för expedition och personal
- (3) Nytt stängsel med fjärrstyrd grind, 9m, samt belysning
- (4) Lyftkran – rivs?
- (5) Bef stängsel ersätts. Dimljus, 2 st, monteras i enslinje för färjan.
- (6) Betongvinkellement, h=1m, monteras längs med ny nedfart mot kaj
- (7) Bef septitank fylls igen
- (8) Bef barack för personalufrymme flyttas

ANMÄRKNINGAR

Mått och utförande av färjeläge med tillhörande väg är endast ungefärliga.

Medelvattennivå +0.33

Område för muddring ca 20 meter brett, ned till 5 m vattendjup.

KOORDINATSYSTEM

SWEREF 99 18 00
RH 00

Slagsta-Tyska Botten
Färjeläge Tyska Botten
Bilaga 1 – Plan, översikt

Nitro Consult AB

(

(

(

(

2010-10-29

Mellan Stockholms kommun genom dess trafik- och renhållningsnämnd, nedan kallad Staden och Trafikverket, Region Stockholm, nedan kallat Trafikverket, har under villkor som anges nedan, träffats följande

GENOMFÖRANDEAVTAL

om ny färjeled mellan Slagsta och Tyska Botten

BAKGRUND

Trafikverket (dåvarande Vägverket) har i juni 2008 slutfört en utredning som föreslår ett antal nya färjeleder i Stockholmsområdet. I utredningen föreslås också att Trafikverket får ett samordningsansvar för ett genomförande av föreslagna färjeleder och att särskilda avtal upprättas mellan berörda kommuner och Trafikverket för respektive färjeled.

Färjeleden Slagsta – Tyska Botten är temporär och är avsedd för dispensfordon som idag inte får färdas på Essingeleden och därmed är tvungna att finna alternativa vägar. Inriktningen är nu att så snabbt som möjligt komma igång med färjetrafiken.

1 OMFATTNING OCH SYFTE

Avtalet omfattar en ny färjeled för dispenstrafik mellan Slagsta och Tyska Botten. TRAFIKVERKET blir huvudman för färjeleden. Färjeläget i Tyska Botten ska vara temporärt.

I avtalet regleras förhållandet mellan Trafikverket och Staden vad gäller finansiering, undersökning, projektering, byggande, huvudmannaskap, tidplan samt drift och underhåll.

Färjeleden kommer inte hantera trafik med farligt gods. Färjeleden är tänkt gå i trafik morgon före kl 06:00 och kväll efter kl 17:00, med totalt 2 tur och retur per dygn.

Avtal kommer även att träffas med Stockholms Exploateringsnämnd, Jehanders Grus AB avseende Tyska Botten, samt Botkyrka kommun avseende färjeläget i Slagsta.

2 DEFINITION AV ANVÄNDA BEGREPP

Nedan definieras i avtalet använda begrepp:

Begrepp	Definition
Dispenstrafik	Olaglig trafik som i och med dispens blir laglig. Tex fordon som överskrider tillåten maxbredd och vikt.
Farligt gods	Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter, som har sådana farliga egenskaper att de kan skada människor, miljö, egendom och annat gods., om de inte hanteras rätt under en transport.

2010-10-29

10 MILJÖ

TRAFIKVERKET åtar sig ombesörja alla tillstånd som krävs för projektets genomförande bl.a att göra en anmälan om vattenverksamhet till Länsstyrelsen gällande anläggandet av färjeläget.

11 INFORMATION

Trafikverket är ansvarig för den information till allmänheten som kommer att behövas i samband med planering och genomförande av projektet. Staden ska medverka vid framtagande av informationsmaterial.

12 Uppsägning

Trafikverket har möjlighet att avsluta avtalet i förtid. Detta skall skriftligt göras till Staden. Om avtalet förfaller står vardera part för sina kostnader.

13 Upplåtelseid

Detta avtal gäller från och med dess undertecknade till 2014-12-31 utan rätt till förlängning.

14 AVTALETS GILTIGHET

Detta avtal gäller under förutsättning:

att Stockholms trafik- och renhållningsnämnd godkänner detta genom beslut som vinner laga kraft

att Trafikverket erhåller erforderliga medel

att Trafikverket beviljas erforderliga tillstånd för genomförandet.

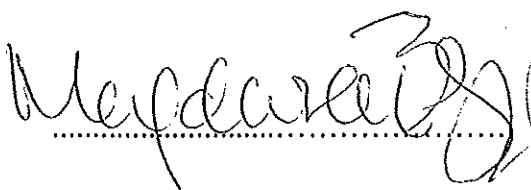
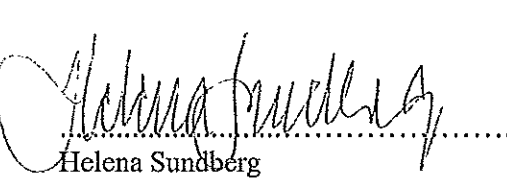
Detta avtal är upprättat i två exemplar varav parterna tagit varsitt.

2010- 11 - 09

2010- 11 - 08

För Staden

För Trafikverket, Region Stockholm


.....

.....
Helena Sundberg