



MARKKONTORET

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Dnr M 05-330-975

Dnr T 05-330-457

2005-10-05

Kontaktperson

Lars Fränne

Hammarby Sjöstad

Telefon: 08-508 262 77

lars.franne@mk.stockholm.se

Till

Marknämnden 2005-10-27

Trafiknämnden 2005-10-25

Färjeförbindelse över Hammarby Sjö i Hammarby Sjöstad

Förslag till beslut

1. Trafik- respektive Marknämnden beslutar att avvakta med eventuell beställning av egen färja i stadens regi. En ny 2-årig upphandling av färjeförbindelsen görs f.o.m 2007.
2. Ansvar för färjeförbindelsen förs över från Trafik- till Markkontoret f.o.m. 2006-01-01 och budgeterade medel förs över till Markkontoret.
3. Markkontoret får i uppdrag att genomföra en förbättring av tillgänglighet och kapacitet i färjelägena till en beräknad kostnad om ca 1,5 mnkr.

Göran Långsved

Per Aronsson

Sammanfattning

Färjetrafiken från Södermalm till Hammarby Sjöstads södra del startade 2001 och har mycket stor betydelse både för att Hammarby Sjöstad ska upplevas som en del av innerstaden och för att minimera bilanvändningen vilket är en viktig del i Hammarby Sjöstads Miljöprogram. Färjan har nu över 3.000 resor per dag.

GFN fattade 2004-05-18 ett principbeslut att staden skulle inköpa och äga en färja planerad på 10 års sikt, främst för att få ner kostnaderna. Färjan skulle på sikt trafikera både Sickla Kaj och Henriksdalshamnen.

Nämnden beslutade också att färjan skulle vara biogasdriven.

Detta föranledde omfattande utredningar, som tidigare redovisats till GFN 2005-03-08. Det finns idag inga godkända och klassade motorer för biogasdrivna fartyg och Sjöfartsinspektionen ska då godkänna både motorer,

tankar, säkerhetssystem etc. vilket är en tidskrävande och komplicerad procedur. Biogasen är brandfarlig och för att helt utesluta explosionsrisk krävs omfattande säkerhetsanordningar både i fartyget och på land för tankningen.

Till GFN redovisades också ett förslag om eldriven färja men denna kan då ej trafikera Henriksdalshamnen.

Mot ovanstående bakgrund och den snabba utveckling som pågår av både miljövänligare motorer och bränslen föreslår kontoren att staden fortsätter att upphandla färjedriften i ytterligare minst 2 år. Till bilden hör att årskostnaden vid nuvarande upphandling blev avsevärt lägre än tidigare. Stadens kompetens kan då koncentreras på det betydligt större sjöbussprojektet planerat för biogasdrift som kan bli referens för en framtida biogasfärja även över Hammarby Sjö.

Kontoren föreslår också att ansvaret för färjan över Hammarby Sjö förs över till Markkontoret eftersom trafiken är direkt kopplad till exploateringen i Hammarby Sjöstad och ses som en temporär lösning i avvaktan på eventuell framtida gång- och cykelbro om förutsättningarna för sjöfarten förändras.

En förbättring av tillgänglighet och kapacitet i färjelägena till en kostnad av högst 1,5 mnkr föreslås också i ärendet.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Förbindelsen över Hammarbyleden/ Hammarby Sjö har alltsedan planeringen för Hammarby Sjöstad påbörjades ansetts vara strategisk och en förutsättning för att Hammarby Sjöstad skall fungera och upplevas som en utvidgning av innerstaden.

Efter delningen av Gatu- och fastighetskontoret har färjeförbindelsen hanterats av Trafikkontoret, som också har budgeterade medel för detta. Mark- och Trafikkontoren har dock vid fortsatta utredningar och överläggningar kommit fram till att färjan bör hanteras av Markkontoret eftersom den är direkt förknippad med exploateringen i Hammarby Sjöstad och också ses som en temporär lösning i avvaktan på eventuell kommande bro.

Ursprungligen planerades en gång- och cykelbro vilket har utretts vid olika tillfällen och med olika tekniska lösningar. Bron visade sig dock ej praktiskt genomförbar med nuvarande regler för sjötrafiken.

Sedan 2001 finns en färja över leden. Om sjöfarten i framtiden förändras kan en gång- och cykelbro på nytt komma att aktualiseras.

Tidigare beslut och förslag

GFN fattade 2004-05-18 ett principbeslut om att staden skulle inköpa och äga en färja planerad på ca 10 års sikt bl.a. i syfte att få ned årskostnaden som då låg på 8,5 mnkr. Dock gjordes hösten 2004 en ny upphandling på 1+1 år som resulterade i en lägre kostnad, ca 6,5 mnkr.

GFN:s beslut innebar också dels att färjan skulle trafikera både Sickla Kaj och Henriksdalshamnen, som kommer att börja byggas ut under 2007 dels att den skulle vara biogasdriven.

Detta föranledde omfattande utredningar, som tidigare redovisats till GFN 2005-03-08. Det finns idag inga godkända och klassade motorer för biogasdrivna fartyg och Sjöfartsverket ska då godkänna både motorer, tankar, säkerhetssystem etc. vilket är en tidskrävande och komplicerad procedur. Biogasen är brandfarlig och explosionsrisk kan förekomma.

Parallellt med ovanstående har tidigare Gatu- och fastighetskontoret utrett och kostnadsberäknat ett flertal olika alternativ, med diesel-, biogas och eldrift, vilka redovisades i tjänsteutlåtande till GFN 2005-03-08.

Årskostnaderna varierade mellan 4,5 mnkr för en eldriven linfärja, ca 6 mnkr för en dieseldriven färja och ca 9,5 mnkr för en biogasfärja.

Huvudförslag blev en eldriven linfärja med en fast lina på sjöbottnen som dock bara kunde trafikera nuvarande rutt till Sickla Kaj.

Ärendet återremitterades för att först remitteras till stadsdelsnämnden Katarina-Sofia. SDN godkände förslaget med tillägget att även Henriksdalshamnen skulle trafikeras när inflyttning startar där vilket innebär 2008. Detta skulle dock innebära två färjor med en totalkostnad klart högre än ovannämnda alternativ.

Att enbart trafikera Sickla Kaj och ej Henriksdalshamnen innebär också enligt fortsatta analyser att en avsevärt större andel av resorna därifrån kommer att ske med bil. Idag sker ju 25 % av alla resor eller totalt 3.000 resor per dag med färjan. Gångavståndet från Henriksdalshamnen till färjan vid Sickla Kaj är alltför stort för att kunna konkurrera med andra färdmedel.

Nytt förslag

Mark- och trafikkontoren har under sommaren 2005 ytterligare analyserat situationen och också stadens resurser och kompetens att äga en färja. Trafikkontoret har också fått i uppdrag att genomföra en upphandling av s.k. Sjöbussar- ett avsevärt större projekt med 4 större båtar kostnadsberäknade till ca 35 mnkr styck.

Kontoren har mot ovanstående bakgrund funnit att staden bör avvakta med att investera i en egen färja för leden över Hammarby Sjö i vart fall tills

Sjöbussprojektet genomförts och man kan dra lärdomar av detta t.ex. genom att använda då utvecklad teknik, typgodkännanden m.m.

Det pågår också en snabb utveckling bl.a. av svensk tillverkning av syntetdiesel och också av näst intill utsläppsfria dieselmotorer, vilket är ett ytterligare skäl att inte binda upp staden på 10 år vilket erfordras för att få en rimlig avskrivning på en egen färja.

Årskostnader

Kontorens bedömning är att en ny upphandling för 2 år med beaktande av höjda bränslepriser bör innebära en årskostnad på högst 7 mnkr medan en 5-årig upphandling kan resultera i en lägre kostnad, ca 6 mnkr. En kortare period ger dock större handlingsfrihet senare.

Nuvarande färjor drivs med diesel av hög kvalitet, s.k. Citydiesel och bästa idag använda teknik för rening m.m.

Motorerna kan dock även köras på syntetdiesel men kostnaderna bedöms då öka med ca 0,7 mnkr per år.

Förbättring av pontoner och färjelägen

Trafiken har successivt ökat avsevärt och är nu uppe i ca 3.000 resor per dag. Med fortsatt inflyttning bedöms trafiken öka till ca 5.000 resor per dag om några år, förutsatt att även Henriksdalshamnen trafikeras enligt förslaget. På- och avstigning är idag den trånga sektorn och en förbättring och ombyggnad behövs både ur tillgänglighets- och kapacitetssynpunkt.

Investeringskostnaden beräknas till högst 1,5 mnkr.

Investering i nytt färjeläge vid Henriksdalshamnen tas upp senare i samband med genomförandebeslut för planprojektet där.

Kontorens bedömning

Kontorens bedömning mot ovanstående bakgrund är att staden bör avvakta med eventuell egen färjeinvestering och att förbindelsen bör upphandlas ytterligare några år i avvaktan på fortsatt teknikutveckling etc.

Kontoren föreslår en ny upphandling från 2007 på 2 år med option i ytterligare 1+1 år.

SLUT