



Handläggare: Lars Fränne
Region Innerstad
Projekt Hammarby Sjöstad
Tel: 508 26 277
lars.franne@gfk.stockholm.se

2004-01-30

Dnr 03-670-1169

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Förslag till förbindelse över Hammarbyleden. Genomförandebeslut

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner inrättande av färjeförbindelse över Hammarby Sjö med framtida angöring vid Sickla Kaj och Henriksdalshamnen.
2. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner investeringsutgifter för en ny färja med beräknad användning under minst 10 år inom en ram av 15 mnkr inklusive erforderliga färjelägen.
3. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner en driftbudgetram om 4,4 mnkr per år från och med 2005.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Lars Fränne

SAMMANFATTNING

Genomförda utredningar av alla tänkbara alternativ till förbindelse över Hammarby Sjö/ Hammarbykanalen med bro, långsluss, skyttel respektive färja visar att det enda förslaget som under överskådlig tid ger en god tillgänglighet för huvuddelen av de boende inom olika delar av Hammarby Sjöstad och utan långa avbrott vid båtpassager etc. är en färja. Detta ger möjlighet till framtida angöring både vid Sickla Kaj och Henriksdalshamnen, vilket är nödvändigt för att kunna klara transportbehovet för huvuddelen av de boende i Sjöstaden. Eftersom förslaget kostnadsmässigt endast marginellt överstiger de två övriga huvudalternativen och ger klart bäst tillgänglighet och bekvämlighet förordar kontoret detta förslag. En snabb och säker direkt förbindelse

genom en färja över Hammarbykanalen / Hammarby Sjö har också en mycket stor miljöeffekt, genom att bilberoendet minskas avsevärt.

Kontoret föreslår därför att gatu- och fastighetsnämnden beslutar att inrätta en färjeförbindelse med framtida angöring både vid Sickla Kaj och Henriksdalshamnen.

Kontoret föreslår vidare att gatu- och fastighetsnämnden godkänner investeringsutgifter för en ny färja med beräknad användning under minst 10 år inom en ram av 15 mnkr inklusive erforderliga färjelägen samt godkänner driftbudgetram om 4,4 mnkr per år från och med 2005.

Investeringsutgifterna och driftkostnaderna inryms genom omprioriteringar.

Om förutsättningarna för sjötrafik i framtiden förändras så att en permanent bro möjliggörs kan denna fråga då aktualiseras på nytt. Kalkylerna har därför baserats på en 10-årsperiod, vilket bedömts tillräckligt långt för att ge underlag för en ändamålsenlig och kostnadseffektiv färja.

UTLÅTANDE:

Bakgrund

Frågan om en fast förbindelse över Hammarbykanalen för gående och cyklister har tidigare utretts bl.a. genom en arkitekttävling om olika broförslag 1997. Efter valet 1998 beslutades och genomfördes i stället en färjeutredning som resulterade i en upphandling av nuvarande färjetrafik, som gäller t.o.m. 2004.

Gatu- och fastighetsnämnden gav efter valet 2002 kontoret i uppdrag att på nytt utreda frågan om fast förbindelse över Hammarbykanalen. Första delen i denna utredning redovisades i ett tjänsteutlåtande till GFN 2003-04-22 med Dnr: 03-670-1169.

I denna utredning redovisades två broförslag, ett förslag till en s.k. långsluss samt ett förslag till en skyttel över kanalen. Utredningen föreslog, vilket också senare blev nämndens beslut, att kontoret skulle vidare utreda långslussen och skytteln.

De två broförslagen avfärdades främst p.g.a. att broöppningarna med erforderliga säkerhetsmarginaler för passerande fartyg och för de gående över bron blev alltför tidskrävande, ca 10-12 min. Detta skulle innebära alltför låg tillgänglighet med långa väntetider för gående/ cyklister både vid fartygspassager och på sommaren när ett stort antal småbåtar passerar varje timme. Årskostnaden för en höjbar bro, som måste ha en fri höjd sommartid av 12 m och kunna höjas till 24 m vid båtpassage blev också hög, 7,5 mnkr.

Även förslaget till svängbro, som Sjöfartsverket ej godkände, innebar högre kostnader och sämre tillgänglighet än skyttel och långsluss, vilka hade en årskostnad av ca 4,5-5,0 mnkr, där dock långslussen hade en avsevärt högre investeringskostnad, 60 mnkr, men i gengäld låga driftkostnader.

Fortsatt färjeförbindelse avfärdades vid denna tidpunkt eftersom kostnaderna för nuvarande upphandling är 8,8 mnkr per år, dvs. avsevärt dyrare än de aktuella alternativen.

Baserat på beslutet i GFN 2003-04-22 har ingående utredningar bedrivits om långsluss- respektive skyttelalternativen under 2003.

Beräkningar avseende vattenföring, fartygens och båtarnas färdväg, olika säkerhetsfrågor m.m. har visat att långslussalternativet, som länge framstod som intressantast, inte heller klarar kravet på rimlig tillgänglighet.

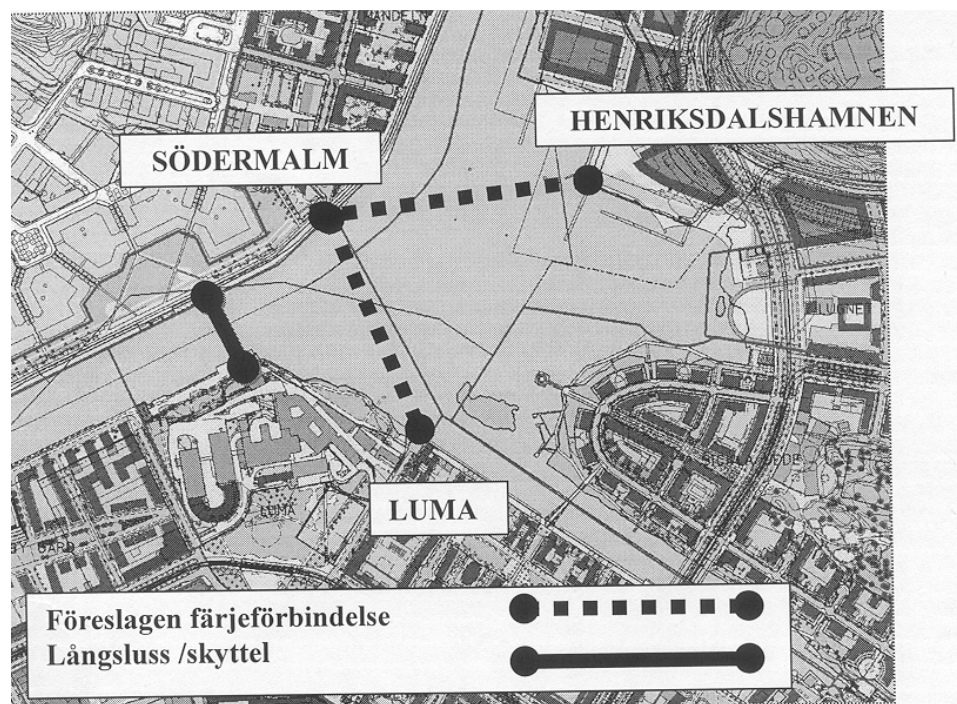
Öppningstiden, då man ej kan passera bron beräknas till 12- 15 min, ungefär lika med broalternativen. Vi föreslår därför att även långslussalternativet avförs ur utredningen.

Återstår av tidigare alternativ endast skytteln, som också utretts vidare, och som förefaller genomförbar till en rimlig kostnad men med endast en anöringspunkt på södra sidan.

Befolkningsutveckling, gångvägar m.m.

Under hösten 2003 gjordes också noggrannare analyser av befolkningsutvecklingen, gångstråk etc. i Hammarby Sjöstads olika delar, varvid konstaterades att en förbindelse vid Luma, där skytteln planerades inte blir en bra förbindelse för de nya områdena vid Lugnet och Henriksdalshamnen. Gångavstånden blir alltför långa för att ge en bra tillgänglighet.

Utredningen visade att tidsvinsterna för trafikanterna med att ha en förbindelse med två anöringspunkter på södra sidan blir mycket stora. Med endast en förbindelse vid Luma skulle inte denna utnyttjas av lika stor del av Sjöstadsborna utan många skulle välja andra färdmedel, t.ex. bil för att komma över till Södermalm.



Översiktskarta

Kontoret har mot bakgrund av ovanstående på nytt utrett ett färjealternativ, som innebär att en färja går från nuvarande färjeläge på Södermalm var 10:e minut, växelvis till nuvarande läge vid Sickla Kaj respektive till ett nytt läge vid Henriksdalshamnen. Utredningen har bedrivits i samarbete med Stockholms Hamn och Sjöfartsverket. Överfartstiden för färjan är 3-4 min.

Trafikantunderlag

Passagerarräkningar på nuvarande färja visar att i sept. 2003 åkte ca 2.000 passagerare på vardagar, dvs. ca 1.000 i vardera riktningen och på helgerna 2.400. Under maxtimme på morgonen respektive kvällen reste ca 45 passagerare per tur var 15:e minut dvs. ca 180 passagerare per timme i en riktning på vardagar och under helgerna nästan lika många i båda riktningarna kl.12-18.

I sept. 2003 var ca 1.600 lgh, motsvarande ca 3.500 boende, inflyttade. Totalt inrymmer Hammarby Sjöstad söder om Hammarby Sjö 7.500 lgh motsvarande ca 16.000 boende. Av dessa bedöms ca 2.000 få snabbare gång- eller cykelväg till Södermalm via Skanstullsbron och ytterligare 2.000 till Danviksbron. Detta innebär ett underlag för färjan inom högst 7-8 min gångavstånd på upp emot 12.000 boende dvs. 3- 4 ggr fler än 2003.

Färjetrafiken bör därför på vardagar dimensioneras för 8.000 resande per dag eller ca 4.000 resenärer i vardera riktningen motsvarande ca 30 % av de boende. Under helgerna kan man räkna med 10.000 resande per dag. Max. belastning per timme beräknas till ca 720 i mest belastad riktning. Turtätheten kan ökas till var 10:e minut med växelvis angöring var 20:e minut i Sickla kaj respektive Henriksdalshamnen, vilket bedöms acceptabelt eftersom passagerarna vet vilka tider färjan går. Ca 1/3 av resenärerna bor också så att de har ungefär lika långt till bägge färjelägena och då i praktiken har en färja var 10:e minut dvs. tätare än idag. Med 6 turer i vardera riktningen innebär detta att färjan bör dimensioneras för 120 passagerare.

Analys

Nu genomförda utredningar av alla tänkbara alternativ med bro, långsluss, skyttel respektive färja visar att det enda förslaget som med nuvarande förutsättningar ger en god tillgänglighet för huvuddelen av de boende inom olika delar av Hammarby Sjöstad och utan långa avbrott vid båtpassager etc. är en färjeförbindelse med angöring både vid Sickla Kaj och Henriksdalshamnen, när utbyggnaden där genomföres.

Genomförande och tidplan

Vi har studerat dels alternativet att staden upphandlar färjedriften i sin helhet på 3-årsbasis dels alternativet att staden upphandlar och äger färjan

medan operatör, som svarar för skötsel, administration och bemanning upphandlas externt. I det sistnämnda alternativet är en avskrivningstid på 20 år rimlig. Den bedömda livslängden är dock avsevärt längre. Kalkylerna har ändå begränsats till en 10-årsperiod med ett restvärde efter 10 år, eftersom det på mycket lång sikt kan finnas andra möjligheter om sjötrafiken väsentligt förändras.

Eftersom det inte finns någon färdig färja att köpa eller hyra som klarar aktuella krav utan färjan måste nybyggas, alternativt att en äldre färja ombyggs för ändamålet, är det angeläget med en lång avskrivningstid för att få en rimlig årskostnad.

Vår bedömning är att det är fördelaktigast för staden att upphandla och äga färjan och enbart upphandla operatör. Konkurrensen blir större eftersom det finns flera alternativa operatörer jämfört med upphandling av både färja och operatör i ett paket. Det praktiska ansvaret förläggs till Teknikbyrån inom gatu- och fastighetskontoret, Region Innerstad, som har liknande uppgifter avseende stadens slussar m.m.

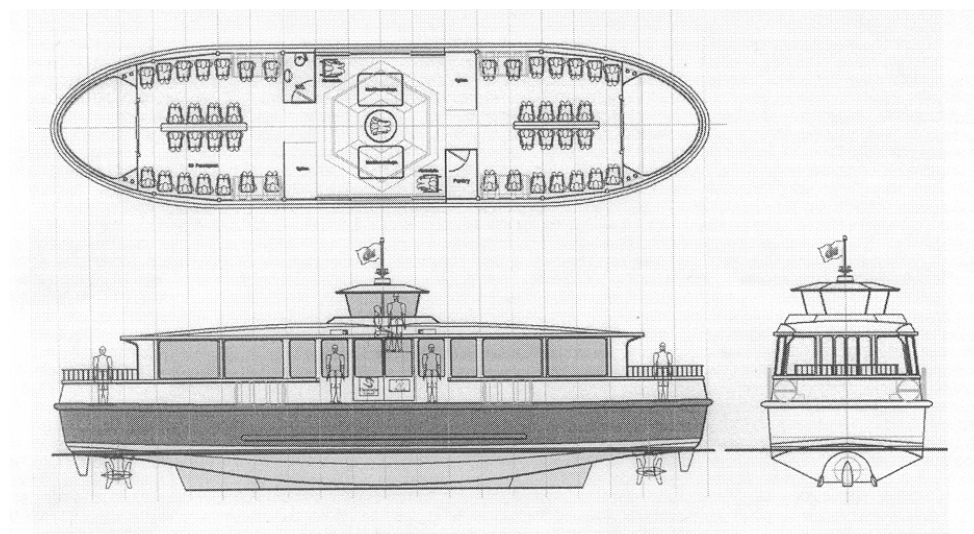
Eftersom nuvarande avtal för färjan Lotten, som innebär en väsentligt högre årskostnad än aktuell beräkning, löper ut vid årsskiftet 2004-2005, är vår ambition att om möjligt upphandla och bygga färjan under 2004. Detta innebär att det är angeläget med ett beslut i GFN i februari.

Bemanning och ekonomi

Förnyade kontakter med Sjöfartsinspektionen visar att staden bör kunna få tillstånd för enmansbemanning ända upp till 120 passagerare, om vi specialbygger en ny färja med anpassat skrov och överbyggnad så att föraren får mycket god sikt och överblick över alla passagerare.

Däremot bedömer inte Sjöfartsinspektören att detta är möjligt med en begagnad färja, där gränsen för enmansbemanning torde ligga vid 40-50 passagerare.

Investeringsutgiften för en sådan färja med kapacitet för isgång, motorer av högsta miljöklass etc. samt om- och nybyggnad av färjelägen beräknas till ca 15 mnkr.



Föreslagen ny färjetyp med på- och avstigning på långsidan

S

Ägarna till nuvarande färja, Lotten, har inkommit med ett erbjudande att förvärva Lotten för ca 4,5 mnkr. Investeringskostnaden inkl. upprustning samt iordningställande av de två befintliga samt ett nytt färjeläge antages till 6 mnkr.

Alt 1 : Ny färja för 1-mansbemanning: Investering 15 mnkr i ny färja inklusive två ombyggda och en ny anöringsplats.
Driftkostnad inkl. kapitalkostnad ca 4,4 mnkr per år.

Alt. 2: Begagnad färja för 2-mansbemanning under större delen av dygnet: Investering 6 mnkr inkl. anöringsplatser.
Driftkostnad inkl. kapitalkostnad ca 4,8 mnkr per år.

Slutsatsen av ovanstående är att Alt. 1 är ekonomiskt mest fördelaktigt för staden. Man får då också flera andra fördelar med en modernare färja bl.a. bättre isgång, tillgänglighet och bekvämlighet främst vintertid. Kostnaden per resa blir 2005 ca 3 kr och efter full utbyggnad under 2 kr.

Passagerarna betalar ingen avgift.

Budgetkonsekvenser

Investeringsbudget

Investeringsutgifterna för en ny färja och om- och nybyggnad av färjelägen beräknas till 15 mnkr.

Mnkr	Ack t.o.m. 2003	2004	2005	2006	2007	Senare	Totalt
Utgifter (-)		-6,0	-8,0		-1,0		-15,0

Stadens utgifter finansieras genom omprioriteringar inom gatu- och fastighetsnämnden verksamhetsplan 2004 och gatu- och fastighetskontorets förslag till treårsprogram 2005-2007, program bostäder och arbetsplatser.

Driftbudget

Driftkostnaderna beräknas uppgå till 4,4 mnkr från och med 2005 och finansieras genom omprioriteringar inom gatu- och fastighetskontorets förslag till treårsprogram 2005-2007, program park- och väghållning.

Samråd

Sjöstadsföreningens styrelse, som representerar flertalet boende, har enhälligt uttalat sig för fortsatt färjedrift i stället för bro eller andra alternativ, främst av tillgänglighetsskäl. Likaså förordar Sjöfartsverket och Stockholms Hamn, efter att ha deltagit i hela utredningsarbetet, också färjealternativet som det klart bästa ur sjötrafikens synpunkt.

Miljöaspekter

En bra och lättillgänglig färjeförbindelse är mycket viktig för Sjöstaden och minskar bilberoendet för många boende, vilket är mycket viktigt ur miljösynpunkt. Det finns idag teknik för höggradig rening, vilket gör färjan till ett miljövänligt alternativ. Motorstyrkan motsvarar inte mer än 2 personbilar, varför bränsleförbrukning och avgasutsläpp är mycket låga.

Kontorets förslag och synpunkter

Kontoret anser att det bästa alternativet skulle ha varit en fast gång- och cykelförbindelse mellan Norra och Södra Hammarbyhamnen i enlighet med det uppdrag GFN givit, men då detta av främst sjöfartstekniska skäl inte inom överskådlig tid är möjlig att genomföra med god tillgänglighet förordar kontoret efter genomförda utredningar att i stället beslut fattas om upphandling av en ny färja som angör både Sickla Kaj och senare Henriksdalshamnen.

Färjeförbindelsen har avgörande betydelse både för Hammarby Sjöstads funktion som en del av innerstaden och ur miljösynpunkt, eftersom en avsevärd del av de beräknade 3 miljoner resorna per år annars sannolikt skulle företagits med bil.

SLUT